Alkohol-Interlock zur Qualitätssicherung

DI Alexandra Kühnelt-Leddihn – Kuratorium für Verkehrssicherheit

DI Alexander Chloupek – ABC Consulting

MA: Mag. Anita Eichhorn – Kuratorium für Verkehrssicherheit

Mag. Nikolaus Authried – Kuratorium für Verkehrssicherheit

DI (FH) Susanne Pröstl – Kuratorium für Verkehrssicherheit

DI Alexander Fürdös – ABC Consulting

Wien, April 2012

Österreichischer Verkehrssicherheitsfonds
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

Alkohol-Interlock zur Qualitätssicherung

Endbericht

Projektmitarbeiter:

PL: DI Alexandra Kühnelt-Leddihn (KFV)

PL Stv.: DI Alexander Chloupek (ABC Consulting)

MA: Mag. Anita Eichhorn (KFV)
Mag. Nikolaus Authried (KFV)
DI (FH) Susanne Pröstl (KFV)
DI Alexander Fürdös (ABC Consulting)

Das Projekt wurde aus Mitteln des
Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds gefördert

Österreichischer Verkehrssicherheitsfonds
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

Mit freundlicher Unterstützung der WKO – Die Transporteure

Inhaltsverzeichnis

KURZFASSUNG 5
SUMMARY 5
ZUSAMMENFASSUNG 6
EXECUTIVE SUMMARY 9
1 EINLEITUNG 11
2 STATUS QUO 12
1.1. Alkohol-Interlocks in der EU 12
2.1 Alkohol-Interlocks in Schweden 13
2.1.1 Beispiele von schwedischen Busunternehmen 14
2.1.2 Beispiele von schwedischen Taxiunternehmen 15
2.1.3 Beispiele von sonstigen schwedischen Unternehmen 15
2.2 Alkohol-Interlocks in weiteren Ländern 16
3 RAHMENBEDINGUNGEN 17
3.1 Allgemeine Rahmenbedingungen 17
3.1.1 Österreichisches Verkehrssicherheitsprogramm 2011-2020 17
3.1.2 "Policy Orientations on Road Safety 2011-2020" 18
3.1.3 EN 50436 – Alkohol-Interlocks - Prüfverfahren und Anforderungen an das Betriebsverhalten 18
3.2 Rechtliche Grundlagen 19
3.2.1 Führerscheinrechtliche Grundlagen 19
3.2.2 Arbeitsrechtliche Grundlagen 20
3.2.3 Datenschutzrechtliche Grundlagen 21
4 PILOTVERSUCH IN ÖSTERREICH 23
4.1 TeilnehmerInnen 23
4.2 Geräte 23
4.3 Ergebnisse 23
4.3.1 Auswertungen des Pilotversuches 23
4.3.2 Ergebnisse der Befragung der FahrerInnen 25
4.3.3 Ergebnisse der Befragung der teilnehmenden Unternehmen 26
4.3.4 Ergebnisse der Befragung von Unternehmen aus dem Transportbereich 27
4.3.5 Auswertung der Kaufbereitschaft 28
5 SCHLUSSFOLGERUNGEN 30
6 EMPFEHLUNGEN UND MAßNAHMEN 31
6.1 „Social Responsibility" fördern 31
6.2 Förderungen, Anreizsysteme 31
6.3 Ausschreibungen für Transportdienstleistungen 31
6.4 Mittelfristiges Obligatorium im sensiblen Bereich 31
6.5 Vereinfachen der Datenschutzmeldung 32
ANHANG 1 – DATENSCHUTZRECHTLICHE DETAILS 33
Praktische datenschutzrechtliche Probleme 35
ANHANG 2 – BEFRAGUNG DER FAHRERINNEN 36
ANHANG 3 – BEFRAGUNG DER TEILNEHMENDEN UNTERNEHMEN 38
ANHANG 4 – BEFRAGUNG DER UNTERNEHMEN AUS DEM TRANSPORTSEKTOR 41

ANHANG 5 – PARAMETER AUS DEN ALKOHOL-INTERLOCK-GERÄTEN....44
ANHANG 6 – GERÄTEBESCHREIBUNGEN....46
Anbieter 01 – DRÄGER **46**
Anbieter 02 – PFK **49**
ANHANG 7 - DRÄGER ALKOHOL INTERLOCK – DIVERSES....51
Ausleseprozedere **51**
Einstellungen für Fahrzeuge im Kurzstreckenbetrieb **52**
Einstellungen für Fahrzeuge im Langstreckenbetrieb **52**
Interpretation der Daten **52**
Normalablauf **52**
Fehler durch falsche Durchführung der Atemprobe **52**
Sonderfälle **52**
ABBILDUNGSVERZEICHNIS....54
TABELLENVERZEICHNIS....54

Kurzfassung

Alkohol-Interlocks dienen der Sicherheit im Straßenverkehr, da sie Unfälle, die durch Alkoholkonsum verursacht werden, bereits vor Fahrtantritt verhindern helfen. In einem Pilotversuch erklärten sich 23 Transportunternehmen dazu bereit, mindestens einen LKW ihres Unternehmens mit einem Alkohol-Interlock auszustatten. Während des vordefinierten Erhebungszeitraums von ca. sechs Monaten waren 31 LKW auf Österreichs Straßen unterwegs.

Es konnte nur eine sehr geringe Anzahl (0,54 %) von Messungen erhöhter Alkoholkonzentrationen festgestellt werden, allerdings wurde in 6,35 % der Fälle das Gerät mittels Überbrückungsschalter umgangen. Nach einer kurzen Eingewöhnungszeit erwiesen sich die Geräte als praktikabel. Zusätzlich durchgeführte Befragungen haben ergeben, dass sowohl LenkerInnen als auch UnternehmerInnen dem Einsatz von Alkohol-Interlocks **generell positiv** gegenüberstehen.

Um die Einführung von Alkohol-Interlocks auf dem Transportsektor voranzutreiben, wird eine Vereinfachung der datenschutzrechtlichen Meldung des Einsatzes solcher Geräte dringend empfohlen. Um die Verkehrssicherheit zu erhöhen kann der verpflichtende Einsatz dieser Geräte bei Ausschreibungen im öffentlichen Sektor diskutiert werden. Generell sollte auch auf die soziale Verantwortung aller Unternehmen hingewiesen werden. Um den finanziellen Aufwand für die betroffenen Unternehmen zu minimieren, wird darüber hinaus empfohlen, Anreize in Form von Förderungen zu schaffen.

Summary

Safety in traffic is increased by alcohol-interlocks, as they help to prevent accidents caused by driving under the influence of alcohol (DUI). 23 transport carriers participated in this pilot as they agreed to fit at least one truck with an alcohol interlock device. For the following six months 31 trucks equipped with this device cruised the streets of Austria.

The amount of tests resulting in too high concentration of alcohol was very small (0.54 %). On the other hand 6.35 % of the initial tests were circumvented by using the override switch. The handling of the device proved to be very easy after a very short training period. Additional surveys indicate that drivers and carriers are sympathetic to the use of alcohol interlocks in general.

To accelerate the use of alcohol interlocks in the transport sector, simplification of reporting to data protection commission is strongly recommended for the use of these devices. Furthermore, the mandatory use of alcohol interlocks should be discussed for the bidding procedures in the public sector. Reference should be made to the social responsibility of enterprises. In order to minimize the financial burden for a company, incentives e.g. in the form of grants should be considered.

Zusammenfassung

Ein in Europa relativ neuer Ansatz um die Sicherheit im Straßenverkehr zu erhöhen, ist die Verwendung von sogenannten Alkohol-Interlock-Geräten.

Der präventive Einsatz von Alkohol-Interlocks soll helfen, Unfälle, verursacht durch Alkoholkonsum, zu reduzieren. Die damit ausgestatteten Fahrzeuge, Geräte oder Maschinen können unter Alkoholeinfluss nicht mehr in Betrieb genommen werden.

Prinzipiell können zwei große Einsatzgebiete verortet werden. (1) In der **Präventionsarbeit** wird immer häufiger auf Alkohol-Interlocks zurückgegriffen. Im internationalen Feld spielt der präventive Einsatz der Geräte vor allem bei Schulbus- und Transportunternehmen eine große Rolle. (2) Alkohol-Interlocks finden des Weiteren Verwendung bei der **Rehabilitationsarbeit** betreffend mehrfach auffällig gewordener alkoholisierter LenkerInnen. Vor allem in den USA und Kanada, wo die Geräte schon seit den 1980er-Jahren verstärkt zum Einsatz kommen, werden Alkohol-Interlocks im Strafvollzug verwendet.

Als weiteres Einsatzgebiet kann darüber hinaus das Lenken von/Arbeiten mit schweren Geräten angeführt werden.

In Europa nimmt **Schweden** eine Vorreiterrolle ein. 1999 wurde ein Feldversuch mit Alkohol-Interlocks gestartet, der dazu führte, dass speziell Fahrzeuge im öffentlichen Verkehr in den Folgejahren mit diesen Geräten ausgestattet wurden. Eine gesetzliche Verankerung findet sich zwar nur für Schulbustransporte, die Akzeptanz, Alkohol-Interlocks auf freiwilliger Basis einzubauen, ist bei schwedischen Transportunternehmen dennoch sehr groß.

In Europa stellt sich der Einsatz von Alkohol-Interlocks wie folgt dar:

Gesetzgebung / Land	Laufendes Pilot-projekt	Um-gesetzte Gesetz-gebung	Gesetzgebung in Umsetzung	Rückfällige Fahrer – Rehabilitations-programm	Kommerzieller Transport	Freiwilliger Einsatz von Alkohol-Interlocks im kommerziellen Transport
Österreich	✓			✓		✓
Finnland		✓	✓ für Schulbusse und Transporte im Rahmen der Kinder-betreuung	✓	✓	✓
Schweden		✓		✓	✓	✓
Niederlande	✓	✓	✓	✓		
Frankreich		✓	✓ Für Rehabilitations-programme	✓	✓ für Schulbusse	
Belgien		✓	✓	✓		✓
Slowenien	✓					✓
Dänemark		✓		✓	✓	
Deutschland	✓					
Groß-britannien						✓

Tabelle 1 – Alkohol-Interlocks in der EU[1]

Ob und in welcher Form Alkohol-Interlocks auch in Österreich zum Einsatz kommen können, wurde in dem Projekt **„Alkohol-Interlock zur Qualitätssicherung“** untersucht. Dabei wurden die Geräte als Instrument der Qualitätssicherung verwendet. Besonderes

[1] Quelle: Auszuge aus ETSC, Drink Driving Monitor, Dezember 2011

Augenmerk wurde auf rechtliche und technische Aspekte einer möglichen Einführung von Alkohol-Interlocks gelegt.

Eine **internationale Status-Quo-Erhebung**, die vor dem Feldversuch durchgeführt wurde, konnte unter anderem Aufschluss über die technische Entwicklung der Geräte geben. So ist es mittlerweile nicht nur möglich, technische Manipulationen direkt an den Geräten zu erkennen, sondern auch, wenn durch Hilfsmittel, wie etwa einen Luftballon, versucht wird die Atemkontrolle zu umgehen. Technisch ausgereifte Geräte bieten zudem die Möglichkeit, sich per Satellitenverbindung mit dem Flottenmanagementsystem eines einzelnen Unternehmens zu verknüpfen.

In Schweden waren bereits im Jahr 2007 in 20,5 % aller Busse, die im öffentlichen Verkehr unterwegs waren, Alkohol-Interlocks eingebaut[2]. Die weite Verbreitung kann sowohl auf die Ausschreibungskultur der schwedischen Verwaltung – öffentliche Unternehmen gehen mit gutem Beispiel voran – als auch auf die Vermarktung als „Qualitätssicherungsinstrument" von ArbeitgeberInnen- und ArbeitnehmerInnenvereinigungen zurückzuführen sein.

Die Überprüfung der **allgemeinen, technischen sowie rechtlichen Rahmenbedingungen** in Europa brachte folgende Ergebnisse:

Eine europäische Vereinheitlichung der Alkohol-Interlocks wird mit der „EN 50436 Alkohol-Interlocks – Prüfverfahren und Anforderungen an das Betriebsverhalten" sichergestellt. Diese verlangt, dass das Gerät Atemproben erkennt, die nicht direkt von einer Person abgegeben werden und Manipulationsversuche registriert.

Neben Schweden wurden die für einen Einsatz von Alkohol-Interlocks notwendigen Gesetze teilweise auch in Frankreich, Finnland, Belgien und den Niederlanden beschlossen. In Österreich wird die Einführung von **Alkohol-Interlocks als Rehabilitationsmaßnahme** (frühzeitige Rückerlangung des Führerscheins) ebenfalls diskutiert. Die dafür notwendigen rechtlichen, technischen und medizinisch-psychologischen Rahmenbedingungen sollen in einem eigenen, vom Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds geförderten Pilotprojekt untersucht werden.

Das vorliegende Projekt beschäftigte sich ausschließlich mit **„Alkohol-Interlock zur Qualitätssicherung"**.

Folgende rechtliche Grundlagen mussten dabei berücksichtigt werden:

- Führerscheingesetz (FSG) (BGBl I 1997/120 idF 2011/61)
- Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch (ABGB) (JGS 1811/946 idF BGBl I 2010/58)
- Arbeitsverfassungsgesetz (ArbVG) (BGBl 1974/22 idF BGBl I 2010/111)
- Arbeitsvertragsrechtsanpassungsgesetz (AVRAG) (BGBl 1993/459 idF BGBl I 2011/152)
- Datenschutzgesetz 2000 (DSG 2000) (BGBl I 1999/165 idF BGBl I 2011/112)

Im Zuge des **Pilotprojektes** erklärten sich 23 Transportunternehmen bereit in einem mehrmonatigen Feldversuch mindestens einen LKW ihres Unternehmens mit einem Alkohol-Interlock auszustatten (insgesamt 31 Fahrzeuge).

[2] Quelle: http://www.bussbranschen.se/Portals/0/PDF_publik/Rapporter/Statistik%20om%20bussbranschen%202008.pdf 06.02.2012)

Während der **Testphase** wurden zusätzlich Befragungen der FahrerInnen und teilnehmenden Unternehmen sowie eine allgemeine Befragung von Unternehmen aus dem Transportbereich durchgeführt. Generell stehen sowohl LenkerInnen als auch UnternehmerInnen dem Einsatz von Alkohol-Interlocks positiv gegenüber.

Der Testlauf selbst gestaltete sich unproblematisch. Die Handhabung der Geräte erwies sich als praktikabel und es konnte nur eine geringe Anzahl von Messungen mit erhöhter Alkoholkonzentration festgestellt werden (0,54 %). Diese Ergebnisse deuten darauf hin, dass sich die teilnehmenden LenkerInnen während der Testphase durchwegs an die vorgegebenen Alkoholgrenzwerte hielten. Andererseits wurde bei 6,35 % der Initialstarts eine Überbrückung mittels Schalter registriert. Begründungen für das Überbrücken wurden nicht abgegeben.

Im Detail konnten 13 FahrerInnen zum Einbau und der Bedienung der Geräte befragt werden. Die Mehrheit der Befragten kam mit der Handhabung der Geräte sehr gut zurecht. Nach einer kurzen Eingewöhnungszeit von einigen wenigen Tagen sind nur sehr selten Schwierigkeiten bei der Anwendung aufgetreten. Restalkohol stellte für keine/keinen der FahrerInnen ein Problem dar.

Zudem nahmen zwölf der teilnehmenden Unternehmen die Gelegenheit wahr, zum Pilotversuch Stellung zu nehmen. Als Motivation beim Pilotversuch teilzunehmen wurde als einer der Hauptgründe die Erhöhung der Verkehrssicherheit angegeben. Die UnternehmerInnen sehen jedoch Bus- und Taxiunternehmen ungleich mehr gefordert, Alkohol-Interlocks in ihren Flotten einzusetzen.

In einer weiteren Befragung sollte die Sicht von Unternehmen der Sparte Transport der WKO (Wirtschaftskammer Österreich) auf Alkohol-Interlocks erhoben werden. 48 UnternehmerInnen waren bereit, Auskunft zu geben. Allein aus der Branche der Busunternehmen sind keine Interessensbekundungen eingegangen.

Die Befragten sehen bei Verwendung von Alkohol-Interlocks eine Verbesserung der Verkehrssicherheit, ein Großteil (48 %) beurteilt den Einsatz der Geräte allerdings nur auf freiwilliger Basis als sinnvoll. Auch hier wird gefordert, TaxilenkerInnen und Personen des öffentlichen Interesses (z.B. Politiker) stärker mit einzubeziehen.

Im europäischen Raum ist die Tendenz erkennbar, Alkohol-Interlocks auf freiwilliger Basis einzusetzen. Für einzelne Bereiche, wie etwa Schultransporte, wurden jedoch in ersten Ländern (Frankreich und Finnland) ergänzend Gesetzesänderungen erlassen.

Um die Einführung von Alkohol-Interlocks auch in Österreich weiter voranzutreiben, sollte zudem der verpflichtende Einsatz dieser Geräte bei Ausschreibungen im öffentlichen Sektor diskutiert werden. Mittelfristig sollte ein Obligatorium für Schulbusse und Gefahrguttransporte nach einer Evaluation der Geräte eingeführt werden. Bund, Länder, Gemeinden und auch Unternehmen sollten im Sinne der „Social Responsibility“ mit gutem Beispiel vorangehen (siehe etwa Dienstwagenvorschriften in Schweden). Eine Aufnahme der Anwendung in die Standard- bzw. Musterverordnung sollte dazu führen, dass der Einsatz im Hinblick auf die Meldung der Geräte bei der Datenschutzkommission für die Unternehmen erheblich vereinfacht wird.

Executive Summary

The application of alcohol interlocks is a fairly recent road safety measure. Equipped vehicles cannot be put into operation by a driver under the influence of alcohol.

The two main areas of operation are:

(1) **Prevention**, with an international focus on quality management for school busses as well as transport businesses in general. Additionally, operating heavy equipment has recently become a growing field of application.

(2) **Recidivist drivers**, i.e. the recovery of driving licenses of repeat alcohol offenders before the usual legal time frame. Particularly in the United States and Canada, where such appliances have been used since the 1980s, alcohol interlocks have long been legally implemented.

Sweden is the forerunner for alcohol interlocks. Already in the year 1999 a field test was started and vehicles in public traffic were equipped with such devices. Although the use is only legally binding for school busses, a large number of Swedish transport companies today use alcohol interlocks voluntarily.

The use of alcohol interlocks in Europe is shown in the table below.

Legislation / Country	Pilot project ongoing	Legislation adopted	Legislation in implementation	Rehabilitation	Commercial transport	Voluntary use of alcolocks in commercial transport
Austria	✓			✓		✓
Finland		✓	✓ for school buses and daycare transport	✓	✓	✓
Sweden		✓		✓	✓	✓
Netherlands	✓	✓	✓	✓		
France		✓	✓ for rehabilitation programme	✓	✓ for school buses	
Belgium		✓	✓	✓		✓
Slovenia	✓					✓
Denmark		✓		✓	✓	
Germany	✓					
UK						✓

Table 2 – Status quo of alcohol interlocks in the EU[3]

The study at hand "Alcohol-Interlock for Professional Drivers" examined whether and to which extent alcohol interlocks could be applied in Austria. Hereby, the appliances were used as a tool for prevention, i.e. for quality management. Especially the legal as well as technical aspects were examined.

An international research of the status quo was carried out previous to the field test, and identified recent technical developments. Today, it is not only possible to determine technical manipulations on the devices themselves, but also to uncover attempts to tamper the test, e.g. by balloons (trying to elude the breath control). Moreover, well-engineered applications also provide a connection to fleet management systems of individual businesses via satellite.

[3] Quelle: ETSC, Drink Driving Monitor, December 2011

In Sweden, in the year 2007 about 20.5 % of all busses used in public transport were equipped with alcohol interlocks. Furthermore, calls and biddings of public bodies required alcohol interlocks as quality assurance tools.

The examination of general, technical as well as legal framework requirements in Europe showed the following results:

Standardization of alcohol interlocks in Europe is defined by EN 50436. Thus, devices must be able to identify blows which are not given by persons but other tools (e.g. balloons) and other means of circumventing blows. Furthermore, manipulation attempts are being registered.

Not only Sweden but also France, Finland, Belgium as well as the Netherlands have enacted laws for implementing alcohol interlocks.

In the course of the project at hand, 23 carrier operators agreed to equip at least one heavy goods vehicle with an alcohol interlock for several months (31 vehicles in total).

In addition, interviews with drivers and participating companies as well as a general survey with transport businesses were conducted during the pilot. Generally, both drivers and companies supported the use of alcohol interlocks.

13 of the drivers were interviewed about installation and handling. The majority of respondents were able to handle the appliances perfectly well. After an initial time of adjustment (usually a few days), difficulties reduced to almost zero. Drivers did not report problems due to residual alcohol.

Twelve of the participating companies agreed to share their experiences of the pilot. Increasing road safety was the main reason for taking part in the pilot study. According to their opinion especially bus and taxi companies should equip their vehicles with alcohol interlocks.

No problems occurred in the course of the test run. The handling of the devices was uncomplicated and only a small amount of samples (0.54 %) showed an alcohol concentration above the legal limit. These results verify that drivers largely complied with the legal alcohol legislation. On the other hand, 6.35 % of the initial tests were circumvented, and no reasons were given.

Another survey investigated the perspectives of transport sector businesses within the WKO (Austrian Chamber of Commerce) concerning alcohol interlocks. 48 companies were willing to provide information. However, no bus companies commented on this matter.

The respondents reckoned that the use of alcohol interlocks will increase road safety. Many respondents (48 %) assumed that only the introduction of such devices on a voluntary basis would be reasonable. Again, they suggested that first and foremost taxi drivers but also public persons (e.g. politicians) should be included in such a process.

In Europe, a trend towards the introduction of alcohol interlocks on a voluntary basis can be identified. In extremely sensitive areas, such as school transportation, some countries (France and Finland) have enacted specific laws.

It is suggested that Austrian public bodies discuss the inclusion of alcohol interlocks as standards for bidding and tendering procedures. The mandatory use of alcohol interlocks for school busses and transports of dangerous goods should be considered as a medium term measure. The notification of the use of alcohol interlocks, as required by the data protection regulations, should be standardised in order to provide simplified access for Austrian transport businesses.

1 Einleitung

Alkohol-Interlocks verhindern, dass Fahrzeuge oder andere Geräte bzw. Maschinen unter Alkoholeinfluss in Betrieb genommen werden.

Grundsätzlich gibt es zwei große Einsatzgebiete für Alkohol-Interlocks: Einerseits werden die Geräte für die Prävention verwendet, andererseits wird auf Alkohol-Interlocks zurückgegriffen, wenn es um Maßnahmen betreffend mehrfach auffällig gewordener alkoholisierter LenkerInnen geht. Die ersten derartigen Geräte sind bereits seit den 1980er-Jahren vor allem in Nordamerika (USA und Kanada) im Einsatz. Dort werden sie noch immer als Hilfsmittel im Strafvollzug bei alkoholisierten LenkerInnen angewendet.

Der europäische Vorreiter in diesem Bereich ist Schweden, wo ein im Jahr 1999 gestarteter Feldversuch dazu führte, dass Alkohol-Interlocks im öffentlichen Personen-Nahverkehr immer stärker zum Einsatz kommen. Aber auch im Rahmen der Rehabilitation von alkoholisierten LenkerInnen werden in Schweden solche Geräte eingesetzt.

Im Rahmen des hier beschriebenen Pilotversuches wurden die rechtlichen und technischen Aspekte einer möglichen Einführung von Alkohol-Interlocks in Österreich im Bereich des Transportwesens beleuchtet. Dabei kommt das Alkohol-Interlock als **Instrument der Qualitätssicherung** zum Einsatz.

Nach der Erhebung des internationalen Status Quo unter besonderer Berücksichtigung der Erfahrungen aus Schweden, werden die allgemeinen, technischen sowie rechtlichen Rahmenbedingungen zusammengefasst. Anschließend folgt die Beschreibung der Ergebnisse des Pilotversuches inklusive der durchgeführten Befragungen. Zuletzt werden Maßnahmen und Empfehlungen angeführt, die den zukünftigen Einsatz von Alkohol-Interlocks im Bereich des Transportgewerbes unterstützen können.

2 Status Quo

Seit den Anfängen der Alkohol-Interlocks in den 1980er-Jahren wurden diese laufend weiter entwickelt. Inzwischen können diese Geräte nicht nur technische Manipulationen erkennen, sondern auch, wenn etwa Luft aus einem Luftballon hineingeblasen wird. Auch das Hineinblasen durch ein Kind führt bei genormten Geräten nicht mehr zur Zündfreigabe. Alkohol-Interlocks sind im erforderlichen Messbereich so genau kalibriert, dass sie die bei ihrem Einsatz üblichen Grenzwerte (mindestens 0,09 mg/l Alkohol in der Ausatemluft – das entspricht einer Alkoholkonzentration im Blut von mindestens 0,18 ‰) exakt messen können.

Im Handel sind unterschiedliche Alkohol-Interlocks erhältlich. Die einfachsten Geräte besitzen keinen Datenspeicher und können daher nur im rein präventiven Bereich eingesetzt werden. Die am weitesten entwickelten Geräte können per Satellitenverbindung mit dem Flottenmanagementsystem eines Unternehmens verknüpft werden, sodass FlottenmanagerInnen in Echtzeit sehen, bei welchem Fahrzeug, wann und wo eine positive Atemspende (die Zündung wird blockiert) abgegeben wurde. Dies kann bei der Disposition von großen Fahrzeugflotten eine wesentliche Rolle spielen.

Alkohol-Interlocks werden international für unterschiedliche Zwecke eingesetzt:

- bei FahranfängerInnen, die erstmalig den gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwert erheblich (national unterschiedlich) überschritten haben
- bei FahrerInnen, die mehrfach bei Alkoholkontrollen auffällig geworden sind
- im Rahmen des Personentransports (schwerpunktmäßig im SchülerInnentransport)
- im Rahmen des Gütertransports
- im Zusammenhang mit schweren Geräten (z.B. Baumaschinen)

Alkohol-Interlocks können aber auch in anderen Bereichen Verwendung finden, z.B. bei Zugangskontrollen zu Schlüsselboxen von schweren Geräten, Fahrzeugen etc.

1.1. Alkohol-Interlocks in der EU

In Europa stellt sich der Einsatz von Alkohol-Interlocks wie folgt dar:

Gesetzgebung / Land	Laufendes Pilot-projekt	Um-gesetzte Gesetz-gebung	Gesetzgebung in Umsetzung	Rückfällige Fahrer – Rehabilitations-programm	Kommerzieller Transport	Freiwilliger Einsatz von Alkohol-Interlocks im kommerziellen Transport
Österreich	✓			✓		✓
Finnland		✓	✓ für Schulbusse und Transporte im Rahmen der Kinder-betreuung	✓	✓	✓
Schweden		✓		✓	✓	✓
Niederlande	✓	✓	✓	✓		
Frankreich		✓	✓ Für Rehabilitations-programme	✓	✓ für Schulbusse	
Belgien		✓	✓	✓		✓
Slowenien	✓					✓
Dänemark		✓		✓	✓	
Deutschland	✓					
Groß-britannien						✓

Tabelle 3 – Status Alkohol-Interlock in der EU[4]

[4] Quelle: ETSC, Drink Driving Monitor, Dezember 2011

Es ist zu sehen, dass – Schulbusse ausgenommen – die Einführung von Alkohol-Interlocks im Transportsektor in erster Linie auf freiwilliger Basis umgesetzt wird. Bei Ausschreibungen durch Gebietskörperschaften kann jedoch das Vorhandensein von Alkohol-Interlocks gefordert werden. Dies muss dabei nicht allein auf den (Personen-)Transport beschränkt sein, sondern kann ebenso Müllentsorgungs- und Reinigungsfahrzeuge etc. betreffen.

Schweden nimmt hier eine Vorreiterrolle ein, wie in Kapitel 2.1 beschrieben.

2.1 Alkohol-Interlocks in Schweden

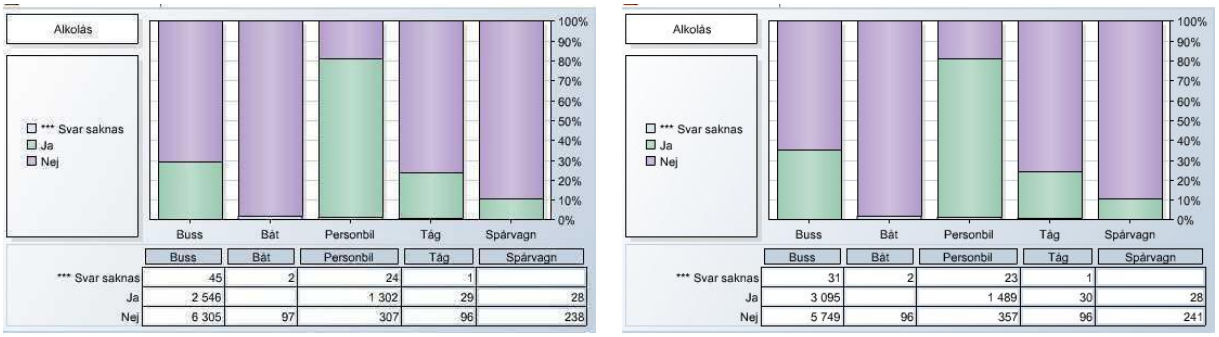
Schweden ist das europäische „Alkohol-Interlock-Land". Obwohl keine gesetzlichen Vorschriften Alkohol-Interlocks vorschreiben, sind im Transportsektor tausende Geräte in Verwendung. Die Gründe dafür sind:

1. die Vermarktung des Alkohol-Interlocks als „Qualitätssicherungsinstrument" für die Transportbranche. Sowohl ArbeitgeberInnen- als auch ArbeitnehmerInnenvereinigungen propagieren den Einsatz von Alkohol-Interlocks.
2. die Ausschreibungskultur der schwedischen Verwaltung. Beispielsweise werden nur Schulbustransporte bestellt, die über ein Alkohol-Interlock verfügen.
3. Öffentliche Unternehmen gehen mit gutem Beispiel voran. So sehen z.B. die Vorgaben betreffend Dienstautos der Stadt Stockholm Alkohol-Interlocks zwingend vor. Die Verkehrsbetriebe Göteborg rüsten alle Busse mit Alkohol-Interlocks und ISA (Intelligent Speed Adaption Systems) aus um Ihren KundInnen zu zeigen, dass Sicherheit und Qualität wichtige Anliegen sind. Somit wird die Attraktivität des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) gestärkt[5].

Bereits im Jahr 2007 waren in einem Fünftel der **Busse** (**20,5 % bzw.** 1.724 von 8.426), die im öffentlichen Verkehr eingesetzt wurden, alkoholsensitive Wegfahrsperren installiert. Im Jahr 2009 war es bereits mehr als ein Drittel (35% bzw. 3.080 von 8.831)[6], die Alkohol-Interlocks eisetzten.

Fahrzeuge mit Alkohol-Interlock im öffentlichen Verkehr:

2008: **3.905** 2010: **4.642**



	Buss	Båt	Personbil	Tåg	Spårvagn
*** Svar saknas	45	2	24	1	
Ja	2 546		1 302	29	28
Nej	6 305	97	307	96	238

	Buss	Båt	Personbil	Tåg	Spårvagn
*** Svar saknas	31	2	23	1	
Ja	3 095		1 489	30	28
Nej	5 749	96	357	96	241

Abbildung 1 - Anzahl Alkohol-Interlocks in Schweden[7]

Legende: Alkolås = Alkohol-Interlock; Ja = Ja, Nej = Nein, Svar saknas = Antwort fehlt;
Buss = Bus, Båt = Boot, Personbil = PKW, Tåg = Zug, Sparvågn = Straßenbahn

[5] Quellen: http://www.yrkestrafiken.se/Transportkopare/Foretagsupphandling/Busstransporter/Att-stalla-krav-pa-miljo--och-trafiksakerhet/Krav-pa-fordon/Alkolas-ISA/ (06.02.2012)
http://www.regeringen.se/sb/d/108/a/66420 (06.02.2012)
http://www.transportstyrelsen.se/sv/Vag/Alkolas/Alkolas-som-kvalitets-sakringsverktyg/ (06.02.2012)

[6] Quelle:
http://www.bussbranschen.se/Portals/0/PDF_publik/Rapporter/Statistik%20om%20bussbranschen%202010.pdf (06.02.2012)

[7] Quelle: http://frida.port.se/sltf/ntal/publik.cfm (19.01.2011)

2.1.1 Beispiele von schwedischen Busunternehmen

In den vergangenen Jahren haben etliche schwedische Unternehmen begonnen, ihre Fahrzeugflotten mit Alkohol-Interlocks auszurüsten. Dazu gehören in erster Linie Busunternehmen, Taxiunternehmen aber auch Unternehmen aus dem Gütertransport bzw. Baugewerbe.

Swebus[8]

Swebus Express ist eines der größten Langstrecken-Busunternehmen in Schweden und hat mit der letzten Aufrüstung, Ende 2009, alle 92 Busse der Flotte mit Alkohol-Interlocks ausgestattet.

Göteborgs spårvägar, Veolia Transport[9]

Göteborgs spårvägar ist das zentrale Busunternehmen in Göteborg und hat einen Bestand von ca. 115 Bussen, die alle mit Alkohol-Interlocks ausgestattet sind. Sämtliche Neuanschaffungen sind bereits bei der Auslieferung mit Alkohol-Interlocks ausgerüstet. Weiters werden zufällige Alkoholkontrollen der MitarbeiterInnen durchgeführt.

Arriva Sweden

Arriva ist ein internationales Transportunternehmen, das auch in Schweden tätig ist und dort mit ca. 620 Bussen ca. 5 % des Busverkehrs bedient. Im Jahr 2006 wurde ein neuer Vertrag für 84 Busse in Malmö bezüglich Anwendung der Alkohol-Interlock-Technologie abgeschlossen und neue Busse werden seit Mitte 2010 nur noch mit eingebauten Alkohol-Interlocks geliefert.

Hallandstrafiken[10]

Sämtliche „Hallandstrafiken"-Busse (z.B. im Linien- und Schulverkehr in der Region Halland) sind mit Alkohol-Interlocks ausgestattet.

Nettbuss[11]

Beim Busbetreiber „Nettbuss" (früher „Orusttrafiken"), einem Unternehmen, das mehrere Busunternehmen in sich vereint (im Süden Schwedens aber auch bis nach Norwegen) sind derzeit etwa 450 Busse mit Alkohol-Interlocks ausgestattet.

Västtrafik[12]

Beim Busbetreiber „Västtrafik" – Schwedens zweitgrößtem Anbieter im öffentlichen Verkehr – sind alle ca. 650 Busse mit Alkohol-Interlocks ausgerüstet. Neben den Bussen betreibt Västtrafik auch Bahnen, Straßenbahnen, Taxis und Fähren.

---

[8] Quelle: https://docs.google.com/viewer?url=http://www.nobina.com/Global/Pictures/Swebus/Other/Access0209_webb.pdf (06.02.2012)
[9] Quellen: http://www.sparvagen.goteborg.se/Soek.aspx?q=alkolas (06.02.2012)
https://docs.google.com/viewer?url=http://www.vasttrafik.se/upload/Pling/Pling%20100422.pdf (06.02.2012)
[10] Quelle: http://www.hallandstrafiken.se/press (06.02.2012)
[11] Quelle: http://www.nettbuss.se/NettbussAB/index.php (06.02.2012)
[12] Quelle: https://docs.google.com/viewer?url=http://www.vasttrafik.se/upload/Pling/Pling%20100422.pdf (06.02.2012)

2.1.2 Beispiele von schwedischen Taxiunternehmen

Taxikurir[13]

Im Jahr 2006 wurden 300 Taxis in Göteborg gleichzeitig mit dem Fuhrpark in Stockholm mit Alkohol-Interlocks ausgerüstet. Insgesamt sind bereits 3.000 Taxis in über 30 skandinavischen Städten ausgestattet.

Göteborgs Taxi[14]

Alle Taxis in Göteborg wurden im Jahr 2007 mit Alkohol-Interlock ausgerüstet (s.a. Taxikurir). Die Kosten pro Alkohol-Interlock wurden mit SEK 6.000,- bis SEK 20.000,-[15] angegeben. Dem Gewerkschaftsvorsitzenden der Bus- und Taxigesellschaften in Göteborg zufolge sind diese Kosten akzeptierbar, um die Sicherheit im Verkehr zu verbessern.

Taxi 020 Sollentuna[16]

„Taxi 020 AB" ist ein Schulbusbetreiber in der Gegend von Sollentuna. Seit Herbst 2006 haben alle im Schulbustransport eingesetzten Fahrzeuge Alkohol-Interlocks eingebaut.

2.1.3 Beispiele von sonstigen schwedischen Unternehmen

NCC Roads Sweden[17]

Dieses Unternehmen ist der größte Hersteller von Asphalt und Straßenbelägen in den nordischen Ländern. Seit 2007 werden hier alle neuen Service- und Transportfahrzeuge (LKW, Firmenwagen) mit Alkohol-Interlocks ausgestattet.

RagnSells AB[18]

Die Entsorgungsfirma RagnSells installierte 2009 Alkohol-Interlocks in allen bestehenden Fahrzeugen und seither sind auch alle neu angeschafften Fahrzeuge standardmäßig mit Alkohol-Interlocks ausgestattet.

Schenker BTL[19]

In diesem internationalen Unternehmen mit Ableger in Schweden, werden seit dem Jahr 2006 alle neuen Fahrzeuge mit Alkohol-Interlocks ausgestattet.

---

[13] Quellen:
http://www.taxikurir.se/omtaxikurir/projektiqalkolas.4.514cc05910c58eb13ad800022358.html (06.02.2012)
http://networkedblogs.com/7Eh0X (06.02.2012)
http://www.prevent.se/Arbetsliv/Artikel/2011/Alkolas-pa-truckar-okar-sakerheten/ (06.02.2012)

[14] Quellen: http://sverigesradio.se/sida/artikel.aspx?programid=83&artikel=695470 (06.02.2012)
https://docs.google.com/viewer?url=http%3A%2F%2Fwww2.trafikkontoret.goteborg.se%2Fresourcelibrary%2FBilpool%2520Alkol%25C3%25A5s%2520i%2520G%25C3%25B6teborg.pdf (06.02.2012)

[15] Ca. € 670,- bis € 2.240,-

[16] Quelle: http://www.taxi020.se/miljoansvar/ (06.02.2012)

[17] Quelle: http://www.ncc.se/sv/OM-NCC/Press-och-media/Arkiv-2007-Just-nu-pa-NCC1/Alkolas-i-nya-NCC-fordon/ (06.02.2012)

[18] Quelle: http://www.ragnsells.se/Soksidan/?quicksearchquery=alkol%C3%A5s (06.02.2012)

[19] Quelle:
https://docs.google.com/viewer?url=http%3A%2F%2Fwww.schenker.se%2Fupload%2Fattachments%2F76%2F7600%2FTrafiksakerhet.pdf (06.02.2012)

DHL[20]

Im schwedischen Ableger von DHL werden seit 2005 alle Fahrzeuge mit Alkohol-Interlocks ausgestattet. Im ersten Schritt waren das ca. 200 LKW >3,5t. Weiters wurden mit höchster Priorität alle neuen LKW und Kurierfahrzeuge mit Alkohol-Interlocks ausgestattet.

Außerdem wollte DHL international mit einem positiven Beispiel vorangehen und angeschlossene Spediteure von der Sinnhaftigkeit des Einsatzes von Alkohol-Interlocks überzeugen. Etwa 5.000 Fahrzeuge waren somit direkt oder indirekt betroffen.

2.2 Alkohol-Interlocks in weiteren Ländern

In Kanada[21] und den USA[22] kommen Alkohol-Interlock Geräte bereits seit den 1980er Jahren zum Einsatz – allerdings nur im Bereich der straffällig gewordenen FahrerInnen. Ein Einsatz im Transportsektor ist nicht vorgesehen, da hier die Einführung vor allem von den Gewerkschaften als sehr problematisch beurteilt wird.

Auch in Australien und Neuseeland gibt es Programme betreffend AlkohollenkerInnen, der (verpflichtende) präventive Einsatz im Transportwesen konnte sich jedoch in diesen Ländern ebenfalls nicht durchsetzen.

[20] Quelle: http://www.gotland.net/de/bo-leva/arkiv/2005/dhl-i-sverige-infor-alkolas-i-alla-fordon (06.02.2012)
[21] TIRF – Traffic Injury Research Foundation - http://www.tirf.ca/main.php (19.1.2012)
[22] NHTSA – National Higway Traffic Safety Administration - http://www.nhtsa.gov/Impaired (19.1.2012)

3 Rahmenbedingungen

3.1 Allgemeine Rahmenbedingungen

Durch den Einsatz von Alkohol-Interlocks wird präventiv ein alkoholisiertes Fahren verhindert, indem eine eventuelle Alkoholisierung von LenkerInnen bereits vor dem Starten des Fahrzeugs gemessen und gegebenenfalls das Starten des Fahrzeuges blockiert wird.

Mögliche Anwendungsgebiete sind einerseits der Einsatz von Alkohol-Interlocks als Bewährungsauflage in Rehabilitationsprogrammen – beispielsweise könnten betroffene LenkerInnen ihren Führerschein nach einer Alkoholfahrt behalten (oder zurückerlangen), wenn ein Atemkontrollgerät für einen bestimmten Zeitraum im Fahrzeug installiert wird. Andererseits kann auch ein präventiver Einbau im (Personen-)Transportgewerbe z.B. bei Busunternehmen oder im Güterverkehr angedacht werden.

International werden alkoholempfindliche Wegfahrsperren als effektive Methode betrachtet, alkoholisiertes Autofahren zu reduzieren und die Rückfälligkeitsquote von WiederholungstäterInnen zu verringern. Wie bereits erwähnt, werden Alkohol-Interlocks in den USA[23] bereits seit den 1980er-Jahren als Bewährungsauflage eingesetzt. Kanada[24] und Australien folgten diesem Beispiel. Aber auch in einzelnen europäischen Ländern wurden mittlerweile entsprechende Rahmenbedingungen für den Einsatz von Alkohol-Interlocks geschaffen. Als erstes europäisches Land führte Schweden diese Geräte großflächig im Jahr 1999 ein. Alkohol-Interlocks werden hier vor allem als Präventionsmaßnahme eingesetzt und in LKW, (Schul-)Bussen und Taxis installiert[25]. Auch in Frankreich, Finnland, Belgien und den Niederlanden wurden die für einen Einsatz von Alkohol-Interlocks notwendigen Gesetze beschlossen.

In Österreich wird die Einführung von Alkohol-Interlocks als Rehabilitationsmaßnahme (frühzeitige Rückerlangung des Führerscheins) ebenfalls diskutiert. Die folgenden Kapitel liefern einen kurzen Überblick über österreichische und europäische Empfehlungen.

3.1.1 Österreichisches Verkehrssicherheitsprogramm 2011-2020[26]

Im Maßnahmenkatalog des Österreichischen Verkehrssicherheitsprogramms 2011-2020 wird an mehreren Stellen auf Alkohol-Interlocks hingewiesen. Als mögliche Einsatzbereiche werden die „Unterstützung der Rehabilitation von mehrfach alkoholauffälligen LenkerInnen“[27] sowie eine „Qualitätssicherung in Flotten (Taxis, Bussen, Güterverkehr)“[28] genannt.

Speziell für HochrisikolenkerInnen und WiederholungstäterInnen sollen Alternativen zu Geld- bzw. Arreststrafen geprüft werden. Alkohol-Interlocks spielen dabei insofern eine Rolle, dass mehrfach alkoholauffälligen LenkerInnen der Führerschein nicht entzogen werden muss und diese dennoch davon abgehalten werden können, ihr Fahrzeug in alkoholisiertem Zustand in Betrieb zu nehmen. Die notwendigen technischen, rechtlichen und medizinisch-psychologischen Rahmenbedingungen dafür sollen in einem eigenen Pilotversuch untersucht werden.

---

[23] NHTSA – National Higway Traffic Safety Administration - http://www.nhtsa.gov/Impaired (19.1.2012)

[24] TIRF – Traffic Injury Research Foundation - http://www.tirf.ca/main.php (19.1.2012)

[25] SWOV, SWOV Fact Sheet, Leidschendam, Niederlande April 2009.

[26] bmvit, Österreichisches Verkehrssicherheitsprogramm 2011-2020, 1. Auflage 2011.

[27] bmvit, Österreichisches Verkehrssicherheitsprogramm 2011-2020, 1. Auflage 2011 S. 112.

[28] bmvit, Österreichisches Verkehrssicherheitsprogramm 2011-2020, 1. Auflage 2011 S. 112.

Im Zusammenhang mit Alkohol-Interlocks wird auch besonders der Güterverkehr hervorgehoben. Der vorliegende Bericht gibt Auskunft über den Pilotversuch, der im Vorfeld einer möglichen Einführung der Geräte in diesem Bereich zur Qualitätssicherung durchgeführt wurde.

3.1.2 "Policy Orientations on Road Safety 2011-2020"[29]

Auch die EU-Kommission führt im Rahmen der „Policy Orientations on Road Safety 2011-2020" – als „alkoholempfindliche Wegfahrsperren" (Alkohol-Interlocks) bezeichnete Geräte als mögliches technisches Hilfsmittel an. Die Kommission empfiehlt zu testen, unter welchen Umständen der Einbau solcher Geräte in Fahrzeugen verpflichtend vorgeschrieben werden kann. In diesem Zusammenhang werden speziell Schulbusse als Beispiel für den gewerblichen Transport genannt.

3.1.3 EN 50436 – Alkohol-Interlocks - Prüfverfahren und Anforderungen an das Betriebsverhalten [30]

Die hier beschriebene Norm dient dazu, die Anforderungen an Alkohol-Interlocks für den gemeinsamen Markt in Europa zu vereinheitlichen.

Die ÖVE/ÖNORM EN 50436 (Teile 1 und 2) für atemalkoholgesteuerte Alkohol-Interlocks verlangt, dass das Gerät Atemproben erkennt, die nicht direkt von einer Person abgegeben werden. Auch Manipulationsversuche müssen von einem normgeprüften Gerät erkannt werden. In weiterer Folge darf das Gerät daraufhin den Motorstart des Fahrzeuges nicht freigeben.

In der ÖVE/ÖNORM EN 50436-2 (für den allgemein-präventiven Einsatz) werden die folgenden Daten beispielhaft angeführt, die vom Gerät inklusive Datum und Uhrzeit aufgezeichnet werden können:

- Messergebnisse mit einem Konzentrationswert über dem Grenzwert
- Fehlen der Abgabe einer Atemprobe während eines Wiederholungstests
- Versuche der Manipulation oder der Umgehung des Gerätes
- Überbrücken und Benutzen der Freigabefunktion
- Abtrennen und erneutes Anschließen des Handteils
- Anschließen und Unterbrechen der Versorgungsspannung des Gerätes

Im präventiven Bereich ist eine sogenannte Freigabefunktion[31] zulässig. Dabei liegt es an den Unternehmen, ob diese Möglichkeit zugelassen wird oder nicht. Die Startperiode[32] sowie die Wiederstartperiode[33] können beim Hersteller auf Wunsch programmiert werden. Zu berücksichtigen ist auch, dass die Geräte für den präventiven Einsatz nur den Motorstart verhindern dürfen. Sie dürfen keinesfalls in die Funktion des laufenden Motors eingreifen.

Die Geräte sind aus Gründen der Hygiene mit austauschbaren Mundstücken zu versehen.

---

[29] Ein europäischer Raum der Straßenverkehrssicherheit: Leitlinien für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2011-2020, Brüssel, 2010.

[30] ÖVE/ÖNORM EN 50436-1 bis 4 Alkohol-Interlocks – Prüfverfahren und Anforderungen an das Betriebsverhalten, Teil 1 (Geräte für Programme mit Trunkenheitsfahrern), Teil 2 (Geräte mit Mundstück zur Messung des Atemalkohols für den allgemein-präventiven Einsatz), Teil 3 (Leitfaden für Entscheider, Käufer und Nutzer) und Teil 4 (Stecker für die elektrische Verbindung zwischen dem Alkohol-Interlock und dem Fahrzeug)

[31] Überbrückungsschalter zur Inbetriebnahme des Fahrzeuges trotz Blockieren durch das Alkohol-Interlock

[32] Zeitraum zwischen akzeptierter Atemprobe und erneutem Blockieren des Motorstarts (muss im Bereich von 1-5 Minuten liegen)

[33] Zeitraum zwischen dem Ausschalten des Motors und dem Blockieren des Motors (muss im Bereich von 1-30 Minuten liegen)

Bei der Prüfung von Alkohol-Interlocks kommen unterschiedliche Testgase[34] zum Einsatz, die allesamt nicht zum Blockieren des Gerätes führen dürfen. Dies soll ausschließen, dass das Gerät bei anderen Substanzen als bei Alkohol in der Ausatemluft blockiert.

Als Manipulationsversuche werden z.B. das Trennen des Gerätes vom Stromkreis, das Überbrücken, die Verwendung von Druckluft und andere mehr erkannt.

3.2 Rechtliche Grundlagen

Bei der Einführung von Alkohol-Interlocks sind insbesondere die folgenden rechtlichen Grundlagen zu berücksichtigen:

- Führerscheingesetz (FSG) (BGBl I 1997/120 idF BGBl I 2011/61)
- Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch (ABGB) (JGS 1811/946 idF BGBl I 2010/58)
- Arbeitsverfassungsgesetz (ArbVG) (BGBl 1974/22 idF BGBl I 2010/111)
- Arbeitsvertragsrechtsanpassungsgesetz (AVRAG) (BGBl 1993/459 idF BGBl I 2011/152)
- Datenschutzgesetz 2000 (DSG 2000) (BGBl I 1999/165 idF BGBl I 2011/112)

3.2.1 Führerscheinrechtliche Grundlagen

Für das Lenken von Fahrzeugen mit einer Lenkberechtigung der Klasse C im gewerblichen Straßengüterverkehr, also von Kraftwagen mit max. 8 Plätzen außer dem LenkerInnenplatz und mit einer höchstzulässigen Gesamtmasse von mehr als 3.500 kg, sowie für das Lenken von Fahrzeugen mit einer Lenkberechtigung der Klasse D, somit von Kraftwagen mit mehr als 8 Plätzen für beförderte Personen außer dem LenkerInnenplatz, gelten folgende Alkoholgrenzen:

- **max. 0,1 Promille**, wenn die höchstzulässige Gesamtmasse des Fahrzeugs mehr als 7,5 t beträgt (§ 20 Abs 5 und § 21 Abs 3 FSG),
- **weniger als 0,5 Promille**, wenn die höchstzulässigen Gesamtmasse des Fahrzeugs weniger als 7,5 t beträgt (allgemeiner Wert gemäß § 14 Abs 8 FSG).

Für die Lenkberechtigung der Unterklasse C 1 (Kraftwagen der Klasse C mit einer höchstzulässigen Gesamtmasse von max. 7,5 t) gilt der allgemeine Grenzwert von weniger als 0,5 Promille (§ 14 Abs 8 FSG).

Im Falle einer Überschreitung der 0,1 Promille-Grenze (Klassen C [> 7,5 t] und D) liegt bei den betreffenden Klassen eine Alkoholisierung vor, welche mit einem Strafrahmen von € 36 bis 2.180 bei der Klasse C (§ 37 Abs 1 FSG) bzw € 363 bis 2.180 im Falle der Klasse D (§ 37 Abs 1 iVm Abs 3 Z 3) bedroht ist. Im Falle der weniger als 0,5 Promille-Grenze gilt bei Erreichen oder Überschreiten dieser für die Klassen C 1, C und D ein Strafrahmen von € 300 bis 3.700 (§ 37a FSG). Bei höheren Alkoholisierungen gilt für alle Klassen ein je nach Grad der Alkoholisierung abgestuftes System, welches im Falle einer Alkoholisierung von mind. 1,6 Promille (oder bei Verweigerung einer Untersuchung) eine Strafe von bis zu € 5.900 (§ 99 Abs 1 StVO[35]) vorsieht. Im Falle einer geltenden Promillegrenze von nicht mehr als 0,1 Promille bzw. von weniger als 0,5 Promille ist bei Überschreitung dieser bis zu einem Wert von weniger als 0,8 Promille zusätzlich zu einer Strafe eine Vormerkung gemäß § 30a Abs 2 Z 1 bzw. Z 2 FSG vorgesehen.

[34] Testgase sind in diesem Zusammenhang z.B. Acetaldehyd 0,08 mg/l, Aceton 0,25 mg/l, Kohlenmonoxid 0,10 mg/l, Diethylether 0,15 mg/l, Ethylacetat 0,08 mg/l, Methan 0,15 mg/l, Methanol 0,05 mg/l, Toluol 0,10 mg/l etc.
[35] Bundesgesetz vom 6. Juli 1960, mit dem Vorschriften über die Straßenpolizei erlassen werden (Straßenverkehrsordnung 1960 - StVO 1960).

Ab einer Alkoholisierung von 0,8 Promille kommt es jedenfalls zu einem Entzug der Lenkberechtigung von drei Monaten bei LenkerInnen von Kraftfahrzeugen der Klassen C und D (§ 25 Abs 3 FSG) bzw. von einem Monat bei LenkerInnen von Kraftfahrzeugen der Klasse C 1 (§ 26 Abs 1 FSG). Ab 0,5 Promille ist darüber hinaus in beiden Fällen ein Verkehrscoaching zu absolvieren (§ 24 Abs 3 Z 3 FSG). Ab 1,2 Promille sowie im Wiederholungsfall (mind. 0,8 Promille innerhalb von 5 Jahren bei einer Alkoholisierung von erstmals mind. 0,8 Promille), ist wiederum in beiden Fällen eine Nachschulung zwingend (§ 24 Abs 3 Z 3 FSG). Schließlich sind im Falle einer Alkoholisierung von mind. 1,6 Promille oder einer Verweigerung der Kontrolle der Atemluft auf Alkoholgehalt, eine amtsärztliche und verkehrspsychologische Untersuchung durchzuführen.

Klassen C 1, C und D mit den Strafrahmen und Maßnahmen bei Alkoholisierung

		Promillegrenze Blutalkoholwert				
		> 0,1 ‰	**≥ 0,5 ‰**	**≥ 0,8 ‰**	**≥ 1,2 ‰**	**≥ 1,6 ‰**
Führerscheinklasse	**C 1 (≤ 7,5t)**		• € 300 – 3.700 • **Vormerkung**	• € 800 – 3.700 • **Entzug**: 1 Monat bzw. mind. 3 Monate bei Unfall oder Wh • **Verkehrscoaching** (bei Wh: Nachschulung)	• € 1.200 – 4.400 • **Entzug**: mind. 4 Monate • **Nachschulung**	• € 1.600 – 5.900 • **Entzug**: mind. 6 Monate • **Amtsärztliche Untersuchung** • **Verkehrs-psychologische Untersuchung** • **Nachschulung**
	C (> 7,5 t) u. D	• C: € 36 – 2.180 • D: € 363 – 2.180 • **Vormerkung**	• € 300 – 3.700 • **Vormerkung**	• € 800 – 3.700 • **Entzug**: mind. 3 Monate • **Verkehrscoaching** (bei Wh: Nachschulung)	• € 1.200 – 4.400 • **Entzug**: mind. 4 Monate • **Nachschulung**	• € 1.600 – 5.900 • **Entzug**: mind. 6 Monate • **Amtsärztliche Untersuchung** • **Verkehrs-psychologische Untersuchung** • **Nachschulung**

Tabelle 4 – Promillegrenzen bei den unterschiedlichen Führerscheinklassen

Achtung: Für **WiederholungstäterInnen** gelten längere Entziehungszeiten: 1,6 ‰ +1,6 ‰ mind. 12 Monate; 1,6 ‰+0,8 ‰ mind. 8 Monate; 1,2 ‰+1,6 ‰ mind. 10 Monate; 1,2 ‰+0,8 ‰ mind. 6 Monate; 0,8 ‰+0,8 ‰ mind. 3 Monate; 1,6 ‰+1,2 ‰ mind. 8 Monate; 1,2 ‰+1,2 ‰ mind. 8 Monate.

Ab dem 3. Verstoß im Bereich von 0,5 ‰ bis 0,79 ‰ innerhalb von 12 Monaten oder beim 1. Verstoß ab 0,8 ‰ **Regressmöglichkeit der Versicherung** bis € 11.000 pro Verstoß (max. € 22.000).

Gerichtliche Strafbarkeit liegt nach einem Unfall mit Personenschaden bzw. konkreter Gefährdung einer Person vor.

3.2.2 Arbeitsrechtliche Grundlagen

Beim vorliegenden Projekt waren im Zusammenhang mit dem Einbau von Alkohol-Interlocks vor allem arbeits- und datenschutzrechtliche Vorgaben zu beachten. Die Alkohol-Interlock-Geräte wurden in Flottenfahrzeuge von Unternehmen eingebaut. Darüber hinaus verpflichteten sich sowohl die Unternehmen als auch die LenkerInnen dem KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit) gegenüber, diesem die im Zuge des Projekts ermittelten Daten zu überlassen. Auf Grund dessen war vor allem zu prüfen, inwieweit durch die Aufzeichnung der Daten in die Rechte von ArbeitnehmerInnen eingegriffen wird und ob es dabei zu einer Verletzung der Persönlichkeitsrechte oder der Menschenwürde kommt.

Jedenfalls unzulässig gemäß § 16 ABGB iVm Art 8 EMRK[36] ist eine umfassende Überwachung der ArbeitnehmerInnen, da dies eine Verletzung ihrer Persönlichkeitsrechte darstellt. Weniger schwere Eingriffe bedeuten zwar keine solche Verletzung, berühren aber die Menschenwürde iSd § 96 Abs 1 Z 3 ArbVG und erfordern eine Zustimmung des

[36] Konvention zum Schutze der Menschenrechte und Grundfreiheiten BGBl 1958/210 idF BGBl III 2010/47.

Betriebsrates (Betriebsvereinbarung).[37] Darunter fällt gemäß § 96 Abs 1 Z 3 ArbVG auch die Einführung von Kontrollmaßnahmen und technischen Systemen zur Kontrolle von ArbeitnehmerInnen, wenn diese Maßnahmen (Systeme) die Menschenwürde berühren. Diese Bestimmung des ArbVG gilt gemäß § 33 Abs 1 für Betriebe aller Art und hat somit einen sehr weiten Anwendungsbereich. Allerdings ist auch Betrieben ohne Betriebsrat die Etablierung eines solchen Systems nicht verwehrt. So sieht § 10 AVRAG, welcher gemäß § 1 Abs 1 AVRAG grundsätzlich für alle Arbeitsverhältnisse gilt, die auf einem privatrechtlichen Vertrag beruhen[38], als Alternative zu einer Zustimmung durch den Betriebsrat die schriftliche Zustimmung der ArbeitnehmerInnen vor. Dabei kann die Zustimmung der ArbeitnehmerInnen, sofern keine schriftliche Vereinbarung über die Dauer der Kontrollmaßnahme vorliegt, jederzeit und ohne Einhaltung von Fristen schriftlich gekündigt werden (§ 10 Abs 2 AVRAG).

Ungeachtet einer solchen Zustimmung bzw. einer Betriebsvereinbarung können ArbeitgeberInnen ihre ArbeitnehmerInnen jedoch keineswegs zu einer Alkoholkontrolle zwingen. Sie erlaubt lediglich die Einführung und generelle Anwendbarkeit, die Zustimmung der DienstnehmerInnen ist jedoch in jedem konkreten Fall nötig.[39]

Für das Projekt „Alkohol-Interlock zur Qualitätssicherung“ war daher einerseits entweder eine Zustimmung durch den Betriebsrat oder durch die LenkerInnen Voraussetzung für die Einführung und Anwendbarkeit von Alkohol-Interlocks.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass aus arbeitsrechtlicher Sicht der Einbau von Alkohol-Interlocks in von UnternehmerInnen im gewerblichen Güterverkehr eingesetzten LKW zulässig, allerdings zustimmungspflichtig ist.

3.2.3 Datenschutzrechtliche Grundlagen

Die gesetzlich vorgesehenen Verfahren für Datenanwendungen mit sensiblen Daten stellen in der Praxis, wie in Anhang 1 – Datenschutzrechtliche Details – dargestellt, ein Problem für die Durchführung solcher Projekte und einen allfälligen regulären Einsatz von Alkohol-Interlocks in Flottenfahrzeugen dar. Die bestehenden Formulare zur Meldung solcher Datenanwendungen sind zwar auch für juristische Laien verständlich gehalten, jedoch fordert das gesamte zu absolvierende Verfahren doch gewisse Kenntnisse des Datenschutzrechts. Darüber hinaus ist der für die Durchführung der Meldung mit allfälligem Verbesserungsauftrag entstehende Zeitraum zu groß. Jedenfalls zu berücksichtigen ist das Melde- und Vorabkontrollverfahren mit einer Dauer von zwei Monaten. Kommt es zu einem Verbesserungsauftrag, so können Wartefristen von insgesamt zehn Monaten und mehr entstehen. Alles in allem sind die gesetzlichen Anforderungen für einen regulären Betrieb mit Alkohol-Interlocks nicht praktikabel.

Aufgrund der Erfahrungen aus dem Projekt bedarf es daher Erleichterungen für derartige Unterfangen. Vorgeschlagen wird die Aufnahme von Alkohol-Interlocks in die StMV 2004[40]. Gemäß § 17 Abs 2 Z 6 DSG 2000 kann der Bundeskanzler *„durch Verordnung Typen von Datenanwendungen und Übermittlungen aus diesen zu Standardanwendungen erklären, wenn sie von einer großen Anzahl von Auftraggebern in gleichartiger Weise vorgenommen werden und angesichts des Verwendungszwecks und der verarbeiteten Datenarten die Gefährdung schutzwürdiger Geheimhaltungsinteressen der Betroffenen unwahrscheinlich ist“*. Wie man unschwer am Wortlaut

[37] *Aicher* in *Rummel*, ABGB³ § 16 Rz 26.
[38] Ausgenommen vor allem Arbeitsverhältnisse zu Gebietskörperschaften, siehe § 1 Abs 2 AVRAG.
[39] *Knallnig*, Suchtmittel im Arbeitsalltag ASoK 2010, 82 (85).
[40] Verordnung des Bundeskanzlers über Standard- und Musteranwendungen nach dem Datenschutzgesetz 2000 (Standard- und Muster-Verordnung 2004 - StMV 2004) BGBl II 2004/312 idF BGBl II 2011/105.

der Bestimmung erkennen kann, bedarf es einer „großen Anzahl von Auftraggebern“. Der bloß vereinzelte Einsatz von Alkohol-Interlocks in Fahrzeugen entspricht diesem Erfordernis gewiss nicht. Eine gesetzliche Vorschreibung solcher Geräte für sämtliche im gewerblichen Güterverkehr eingesetzte Flotten-LKW hingegen schon. Derartige Datenanwendungen würden bei Aufnahme in die StMV nicht der Meldepflicht unterliegen und damit wäre auch kein Vorabkontrollverfahren mehr durchzuführen (§ 17 Abs 2 Z 6 iVm § 18 Abs 2 DSG 2000). Allerdings müssten die in der Standard- und Musterverordnung für die konkrete Standardanwendung genannten näheren Bestimmungen (denkbar etwa Höchstdauer der zulässigen Datenaufbewahrung) eingehalten werden.

4 Pilotversuch in Österreich

4.1 TeilnehmerInnen

Die TeilnehmerInnen für die Pilotstudie in Österreich wurden in Zusammenarbeit mit der Wirtschaftskammer Österreich, Branche Transport und Verkehr gesucht. Dabei erklärten sich 23 Unternehmen aus dem Fachverband für das Güterbeförderungsgewerbe einverstanden das Pilotprojekt zu unterstützen, indem sie in insgesamt 31 ihrer Fahrzeuge während der Pilotphase Alkohol-Interlocks einbauen ließen.

4.2 Geräte

Im Rahmen der Recherche zu Beginn des Projektes konnten zwei Geräte, die in Österreich angeboten wurden, identifiziert werden. Es handelte sich dabei um:

- Interlock XT von Dräger
- WAB von PFK

Den teilnehmenden Unternehmen wurde freigestellt, welche der Geräte sie für die Pilotphase verwenden wollten. Es vergab sich dabei eine Verteilung von drei Geräten von PFK und 28 Geräten von Dräger

4.3 Ergebnisse

4.3.1 Auswertungen des Pilotversuches

Die Prozedur des Auslesens sowie die detaillierten Sonderfälle und möglichen Fehler sind in Anhang 7 - Dräger Alkohol-Interlock näher beschrieben. Die Daten der Geräte von PFK wurden durch die Werkstätte selbst ausgelesen, daher erfolgt hier keine Beschreibung.

Die aus den Alkohol-Interlocks ausgelesenen Daten wurden nach folgenden Kriterien ausgewertet:

1. **Initialtest**: darunter ist der Test bei Inbetriebnahme des Fahrzeuges zu verstehen. Der Initialtest muss nach Ablauf einer individuell festzulegenden Zeitspanne durchgeführt werden. Im Rahmen des Projektes wurde jeweils nur der Initialtest durchgeführt, also keine weiteren Tests im Laufe der Fahrt.
2. **Motorstarts**: darunter sind alle Starts im Laufe eines Tages zu verstehen.
3. **Atemprobeversuch**: darunter sind alle geglückten und nicht geglückten Versuche zu verstehen (zu stark geblasen, zu schwach etc.).
4. **Durchschnittliche Motorläufe pro Tag**: gibt an wie oft der Motor durchschnittlich pro Tag gelaufen ist.

Insgesamt wurden im Testzeitraum beinahe 17.800 Motorstarts verzeichnet, davon waren 6.095 mit Initialtests verbunden. D.h. durchschnittlich bei jedem dritten Startvorgang musste eine Alkoholprobe abgegeben werden.

Es wurden insgesamt 21 Steuergeräte ausgewertet, wobei bei vier Unternehmen keine Motorläufe[41] stattfanden (bei drei Unternehmen davon wurden überhaupt keine Aktivitäten registriert und bei einem fand lediglich ein Initialtest statt bzw. wurde ein Initialtest verweigert). Zwei dieser 21 Geräte wurden aus der Bewertung herausgenommen, da es sich um Vorzeigegeräte handelte und sie demzufolge eine auffallend hohe Anzahl an Verweigerungen der Initialtests aufwiesen.

Es wurden folgende Größen ausgewertet:

[41] Ein Motorlauf beinhaltet üblicherweise einen Initialtest beim Start sowie mögliche Folgetests

a) Gesamtanzahl an Initialtests

Es wurde die Anzahl an positiven Initialtests (O.K.), die Anzahl an negativen Initialtests (nicht O.K. infolge zu hoher Alkohol-Konzentration in der Atemprobe) sowie die Anzahl an verweigerten Initialtests untersucht.

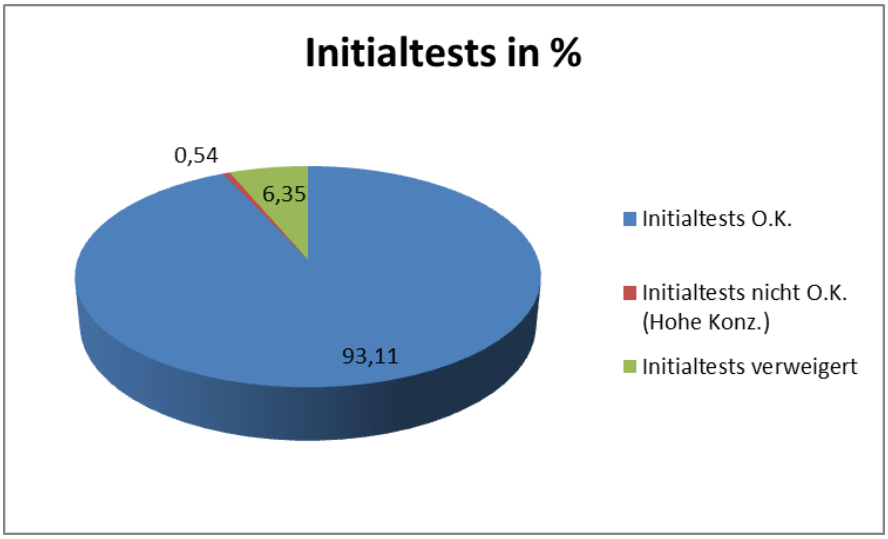


Abbildung 2 - Initialtests

Mit rund 93,11 % war der überwiegende Anteil der Initialtests O.K., nicht O.K waren lediglich 0,54 % (das sind 33 Tests). Der Anteil der verweigerten Initialtests lag bei 6,35 %.

b) Atemprobeversuche

Es wurden geglückte Versuche bzw. Fehlversuche (fehlerhafte Atemprobe, weil entweder zu fest/zu schwach/zu kurz gepustet wurde oder angesaugt anstatt gepustet wurde) untersucht.

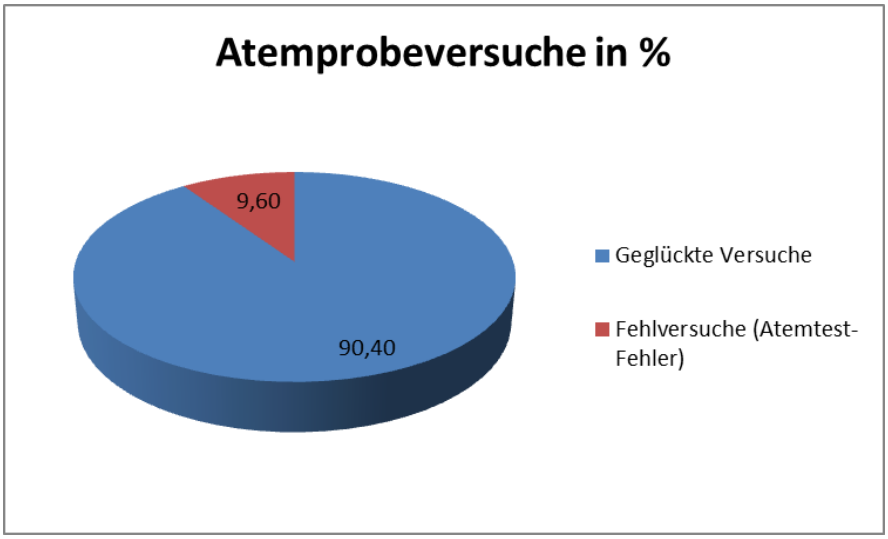


Abbildung 3 - Atemprobeversuche

Der Anteil der geglückten Versuche lag dabei bei 90,4 %, der Anteil der Fehlversuche bei 9,6 %. Wobei eine Häufung der Fehlversuche in den ersten Tagen festzustellen ist, das deutet auf eine „Eingewöhnungsphase“ hin.

c) Durchschnittliche Motorläufe pro Tag

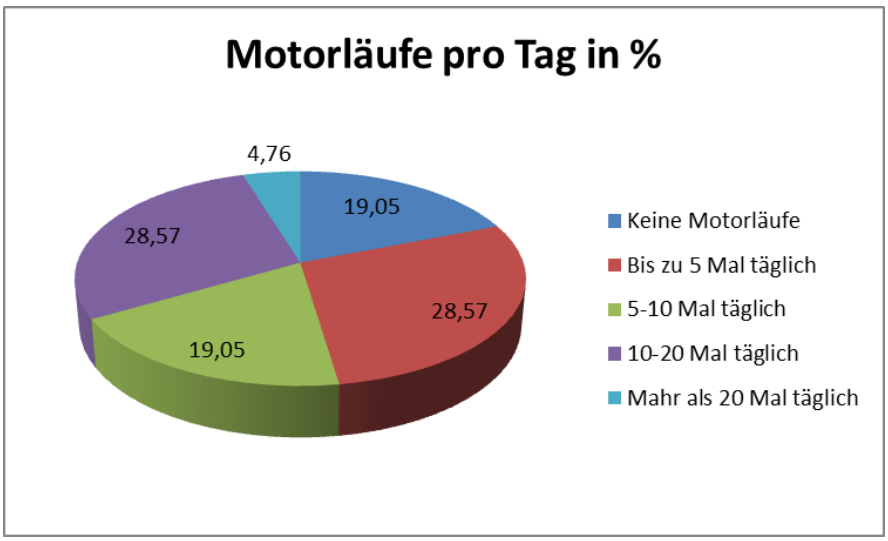


Abbildung 4 - Motorläufe pro Tag

Folgende Kategorien wurden gebildet: Keine Motorläufe (19,05 %) – Motorläufe bis zu 5 Mal täglich (28,57 %) – Motorläufe 5-10 Mal täglich (19,05 %) – Motorläufe 10-20 Mal täglich (28,57 %) – Motorläufe mehr als 20 Mal täglich (4,76 %).

4.3.2 Ergebnisse der Befragung der FahrerInnen

Ziel der Befragung war es, eine Rückmeldung von möglichst vielen teilnehmenden FahrerInnen für die Handhabbarkeit von Alkohol-Interlock-Geräten im laufenden Betrieb zu erhalten.

Es konnten 13 von 31 FahrerInnen des Pilotversuches zum Einbau und der Bedienung der Geräte Dräger und PFK befragt werden. Drei FahrerInnen waren im Zeitraum der Befragung nicht erreichbar, ein Fahrer hatte in der Zwischenzeit das Unternehmen verlassen und stand daher nicht mehr zur Verfügung und ein weiterer Fahrer war während des Befragungszeitraums krankgemeldet. Bei den restlichen FahrerInnen war es aufgrund der Abwesenheit der Kontaktpersonen im Unternehmen bzw. des Nichterreichens dieser Personen nicht möglich, die Kontaktdaten der FahrerInnen zu ermitteln bzw. hatten die betroffenen FahrerInnen einer Weitergabe ihrer Daten nicht zugestimmt.

Mit Ausnahme einer Person haben alle FahrerInnen eine Einschulung zu dem eingebauten Alkohol-Interlock-Gerät erhalten. Diese eine Person gab an, am Anfang Probleme mit dem Gerät gehabt zu haben: In der Anfangsphase bestanden Schwierigkeiten ein positives Testergebnis durchzuführen, was sich aber nach einer sehr kurzen Eingewöhnungszeit gegeben hat. Bis auf zwei FahrerInnen fühlten sich zudem alle durch ihr Unternehmen ausreichend informiert.

Acht von 13 Befragten haben die Handhabung der Geräte mit ‚Sehr gut' bewertet, vier FahrerInnen mit ‚Gut' und nur eine Person vergab die Note ‚Befriedigend'. Probleme mit dem Gerät sind ebenfalls selten aufgetreten. Nur eine befragte Person hat davon berichtet, dass das Starten trotz negativer Atemkontrolle (der Grenzwert des Alkohols in der Ausatemluft wurde nicht überschritten) erst beim zweiten Versuch möglich war. Einmal kam es zu einem Systemabsturz (‚Bitte warten'). Die restlichen Probleme, die aufgetreten sind, konnten selbst gelöst werden und stellten die Ausnahme dar. Diese positiven Rückmeldungen lassen darauf schließen, dass die Bedienung der Geräte generell leicht verständlich ist und nur wenig Schulungszeit erforderlich ist.

Die Dauer der Eingewöhnungszeit schätzten alle FahrerInnen als kurz ein (im Schnitt einige wenige Tage) und auch die Handhabung der Geräte wurde positiv bewertet. Nur einer der

Befragten gab an, dass er sich durch das Gerät irritiert fühlte und eine weitere befragte Person empfand die ständigen Atemkontrollen als umständlich und zeitintensiv. Durch das häufige Abstellen der LKW (Be- und Entladung), musste das Gerät immer wieder neu aktiviert werden. Diese Person und zwei weitere FahrerInnen haben deshalb vorgeschlagen, die Neustartzeit (Intervall zwischen der ersten Atemkontrolle und der zweiten Atemkontrolle nach Starten des Fahrzeuges) von 15 Minuten zu erhöhen. Die restlichen FahrerInnen empfanden 15 Minuten als ausreichend

Restalkohol stellte für keine/keinen der FahrerInnen ein Problem dar. Die Möglichkeit der Manipulation durch eine nüchterne Person, die anstelle der alkoholisierten FahrerInnen die Atemkontrolle durchführt, wurde von drei FahrerInnen genannt.

Vorteile für das Unternehmen bei Verwendung von Alkohol-Interlocks sahen die Befragten in der Chance auf mehr Sicherheit im Straßenverkehr, dadurch dass das Fahren in alkoholisiertem Zustand erschwert wird und in der größeren Kontrollmöglichkeit der Unternehmen gegenüber ihren FahrerInnen.

Als Verbesserungsmaßnahmen wurde vorgeschlagen Alkohol-Interlocks flächendeckend einzusetzen bzw. eine gesetzliche Verpflichtung für den Einbau der Geräte voranzutreiben (sowohl bei LKW als auch bei PKW). Des Weiteren wurde der Verbesserungsvorschlag genannt Alkohol-Interlocks als Standardausrüstung in Neuwagen zu installieren und der Vorschlag die Geräte in einem kleineren Format herzustellen.

Die Details der Befragung sind in Anhang 2 – Befragung der FahrerInnen dargestellt.

4.3.3 Ergebnisse der Befragung der teilnehmenden Unternehmen

Ziel dieser Befragung war es, die Sicht der teilnehmenden Unternehmen auf die Handhabbarkeit von Alkohol-Interlock-Geräten im laufenden Betrieb zu erhalten. An der Befragung haben zwölf von 23 Unternehmen aus dem Pilotversuch teilgenommen.

Ähnlich wie bei der allgemeinen Befragung von Unternehmen aus dem Transportbereich (siehe 4.3.4 Ergebnisse der Befragung von Unternehmen aus dem Transportbereich Seite 27), sieht die Mehrheit der UnternehmerInnen, die beim Testlauf mitgemacht haben, eine Sinnhaftigkeit der Verwendung von Alkohol-Interlocks und war dem Testlauf gegenüber positiv eingestellt. Durch den Umstand, dass die Verwendung von Alkohol-Interlocks darauf hinweisen könnte, dass es in der Branche ein Problem mit Alkohol am Steuer gibt, befürchteten einige UnternehmerInnen anfänglich eine negative Auswirkung auf das Unternehmens-Image. Diese Befürchtung konnte rasch zerstreut werden. Die Motivation am Testlauf mitzumachen wurde vorwiegend mit der Erhöhung der Verkehrssicherheit angegeben und auf Grund der Tatsache, dass das Unternehmen Gefahrguttransporte durchführt.

Die UnternehmerInnen sehen die Berufsgruppe der TaxiunternehmerInnen mit 33 % gleich gefordert und die Busunternehmen sogar mit 43% wesentlich mehr gefordert als die eigene Berufsgruppe Alkohol-Interlocks einzusetzen. Für die Motivation am Testlauf mitzumachen wurden „Unfallreduktion“, „Kein Alkohol am Steuer“ und „Für Sicherheit auf der Straße“ am öftesten als wichtige Gründe genannt um Alkohol-Interlocks einzusetzen. Als Vorteile für die UnternehmerInnen Alkohol-Interlocks in ihrer Flotte zu verwenden wurden am häufigsten die „Automatische Überprüfung nicht nur am Standort“, „Keine Benützung von KFZ unter Alkoholeinfluss“ und „Gibt fast 100 % Sicherheit“ angeführt. Als Nachteil wurde hingegen angeführt, dass es bei niedrigen Außentemperaturen zu Funktionsstörungen gekommen ist, dass es bei oftmaligem FahrerInnenwechsel problematisch ist, Alkohol-Interlocks zu verwenden und dass manche FahrerInnen unter Umständen bis zu 10 Mal pro Tag eine Probe abgeben mussten. Wobei bei letzterem Punkt angeführt werden muss, dass

solche Konstellationen auch im Rahmen eines „Feintunings“ behoben werden können und dann, wie von manchen UnternehmerInnen gefordert, ein- bis zweimal pro Tag (in der Früh bei Inbetriebnahme) und zu Mittag eine Probe abgegeben werden soll. Generell gab es auch in dieser Befragung von Seiten der FahrerInnen eine positive Einstellung.

Die Forderung nach einer gesetzlichen Vorschreibung (25 % der Befragten sind dieser Meinung) überwiegt in der Testgruppe. Bei den am Test teilnehmenden Unternehmen wurde eine „Verpflichtende Verwendung bei öffentlichen Aufträgen“ generell abgelehnt. Als zweites wurde von 17 % eine freiwillige Einführung genannt. Interessant war auch, dass 8% unter „Sonstiges“ z.B. angaben, dass eine Standard-Ausführung bei LKW und Bussen sinnvoll wäre.

Die Details der Befragung sind in Anhang 3 – Befragung der teilnehmenden Unternehmen – dargestellt.

4.3.4 Ergebnisse der Befragung von Unternehmen aus dem Transportbereich

Ziel der Befragung war es, die Sicht von Unternehmen der Sparte Transport der WKO auf Alkohol-Interlock-Geräte zu erhalten. An der Befragung haben 48 Unternehmen bzw. deren VertreterInnen teilgenommen.

Die teilnehmenden Unternehmen waren mit 42% hauptsächlich Transportunternehmen mit LKW > 3,5 t. Danach Kleintransporteure mit LKW < 3,5 t mit 15 % und an dritter Stelle Werksverkehr mit LKW > 3,5 t. 4 % der teilnehmenden Unternehmen kamen aus dem Taxigewerbe. Immerhin 21 % der beantworteten Fragebögen kamen von Fahrschulen, Interessenvertretungen, Transportbegleitung und Speditionen. Aus der Branche der Busunternehmen konnten keine Interessensbekundungen verarbeitet werden.

Ca. die Hälfte der befragten Unternehmen (48 %) sieht eine Verbesserung der Verkehrssicherheit bei der Verwendung von Alkohol-Interlocks.

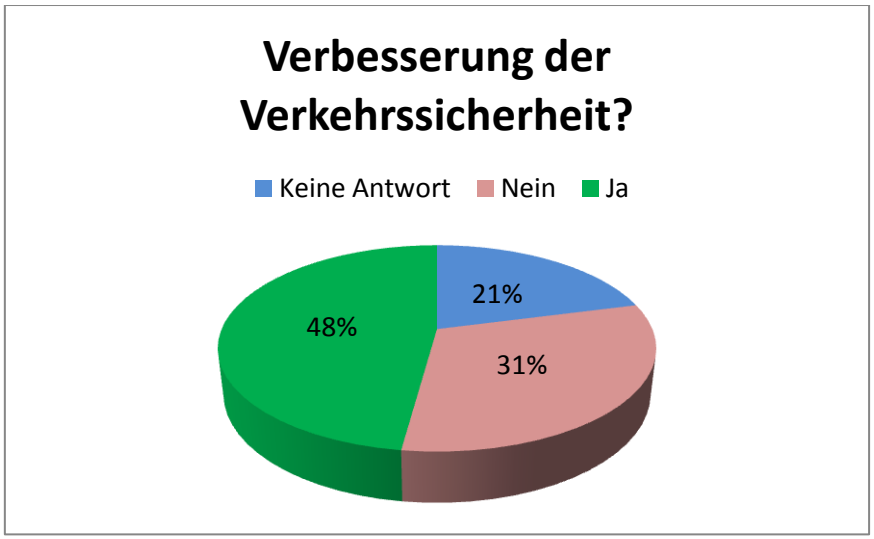


Abbildung 5 - Verbesserung der Verkehrssicherheit

Mit 40 % lehnt jedoch ein großer Teil der Befragten einen Einsatz im eigenen Unternehmen ab.

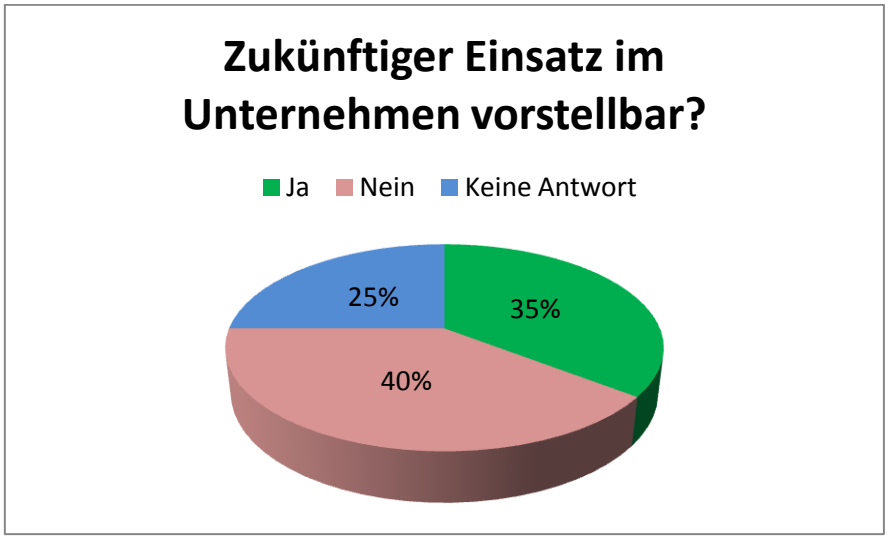


Abbildung 6 - Zukünftiger Einsatz im Unternehmen vorstellbar

Als die Top 3 der Gewerbebereiche, bei denen ein Einsatz von Alkohol-Interlocks sinnvoll wäre, werden Taxigewerbe (46 %), Transportunternehmen (44 %) und Busunternehmen (42 %) genannt (Mehrfachnennungen waren möglich). Die Miteinbeziehung der Busunternehmen in die Testläufe scheiterte zu Beginn des Pilotversuches an deren Widerstand und dem Eigenverständnis, dass aufgrund der geringen Anzahl an Unfällen mit alkoholisierten LenkerInnen in diesem Bereich keine Verbesserung der aktuellen Situation durch den Einsatz von Alkohol-Interlocks zu erwarten ist. Ein hoher Prozentsatz von 27 % der Befragten sieht den Einsatz bei anderen VerkehrsteilnehmerInnen-Gruppen ebenfalls als sinnvoll an, dabei wurden vor allem „alle KFZ“, „Flugverkehr“, „Baugewerbe“ und „Politiker“ genannt.

Als Begründung für den Einsatz von Alkohol-Interlocks in den oben genannten Bereichen wurde auch hier vor allem eine verbesserte Verkehrssicherheit im Transportgewerbe angegeben. Einige Befragte lehnen die Einführung von Alkohol-Interlocks ab, da sie in ihren Unternehmen keine Probleme mit Alkohol am Steuer haben und der Ankauf der Geräte einen weiteren belastenden Kostenfaktor darstellt. Es wurde auch die Forderung nach Einsatz von Alkohol-Interlocks bei TaxilenkerInnen und Personen des öffentlichen Interesses (z.B. Politiker) bzw. mit besonderer Vorbildwirkung genannt.

Eine Mehrheit von 46 % sieht den Einsatz von Alkohol-Interlocks auf freiwilliger Basis als sinnvoll, interessanterweise kommt aber mit 31 % an zweiter Stelle schon die Forderung nach einer gesetzlichen Einführung. Die vom Projektteam prinzipiell als sinnvoll erachtete Möglichkeit, verpflichtend bei öffentlichen Aufträgen Alkohol-Interlocks vorzuschreiben, wurde mit 13 % kaum befürwortet. Bei den sonstigen Nennungen kam auch bei dieser Befragung sehr häufig die Forderung nach einer Standardausrüstung bei neuen Fahrzeugen und einer Förderung des Einbaus vor.

Bei der Einschätzung über positive oder negative Auswirkungen auf das Unternehmensbild waren die Nennungen pro und contra nahezu ausgeglichen, mit einem leichten positiven Überhang von fünf zu vier Nennungen.

Die Details der Befragung sind in Anhang 4 – Befragung der Unternehmen aus dem Transportsektor - dargestellt.

4.3.5 Auswertung der Kaufbereitschaft

Zu Beginn des Projektes wurden von zwei Unternehmen sieben Geräte gekauft, nach Abschluss der Pilotphase wurden von fünf weiteren Unternehmen insgesamt sechs weitere

Geräte für den zukünftigen Gebrauch fix angeschafft. Dies entspricht einer Steigerung der Käufe um 85 % bei den Geräten (350 % bei den Unternehmen).

Dies zeigt das Interesse einzelner Unternehmen an Alkohol-Interlocks nach einer erfolgreichen Probephase.

5 Schlussfolgerungen

Die generelle Tendenz in der EU geht dahin, Alkohol-Interlocks im **Transportsektor auf freiwilliger Basis** einzusetzen. Der Bereich des Schülertransportes ist jedoch so wichtig, dass bereits zwei Länder (Frankreich und Finnland) entsprechende Gesetze erlassen haben. Weiters können Auftraggeber (Bund, Länder, Gemeinden ebenso wie Unternehmen) den verpflichtenden Einsatz von Alkohol-Interlocks in ihren Ausschreibungsmodalitäten vorsehen.

Die Ergebnisse der Befragungen aus dem Pilotversuch sind eher ambivalent zu betrachten. Die Erhöhung der Verkehrssicherheit und eine positive Auswirkung auf die Transportbranche werden durchwegs gesehen. Eine freiwillige Einführung wird positiv gesehen, allerdings wurden beinahe 60 % aller Geräte nach Beendigung des Testlaufes retourniert. Der Ruf nach einer Miteinbeziehung anderer Transportträger (Bus, Taxi, Private) war groß. Daraus kann geschlossen werden, dass die Nutzung von Alkohol-Interlocks generell positiv gesehen wird, aber eher „bei den Anderen".

Aus den Befragungen und der Nachnutzung der Alkohol-Interlocks kann so auf ein Potential von ca. 30 % der Unternehmen für den freiwilligen Einsatz in der Transportbranche geschlossen werden.

Die Ergebnisse der Auslesungen machen deutlich, dass die teilnehmenden LenkerInnen nach einer kurzen Eingewöhnungsphase kaum Fehlversuche bei der Atemkontrolle aufwiesen. Dies weist darauf hin, dass sich die LenkerInnen bereits an die vorgegebenen Alkoholgrenzwerte halten.

Bei 11.316 aktiven Mitgliedern der Bundessparte Transport und Verkehr der Wirtschaftskammer Österreich (Zahlen 2010) entfallen etwas weniger als die Hälfte auf die konzessionierten Güterbeförderer. Diese ca. 7.000 Unternehmen kommen in Österreich als primäre Zielgruppe für Alkohol-Interlocks infrage. Dem Potential des freiwilligen Einsatzes gegenübergestellt würden sich ca. 2.100 Transportunternehmen für den Einsatz von Alkohol-Interlocks interessieren.

Im Jahr 2010 gab es 207.208 LKW in Österreich[42], davon 42.965 im Bereich des Fuhrgewerbes und 164.243 im Werksverkehr. Somit kann von einer Spannbreite von ca. 13.000 bis 50.000 LKW als Alkohol-Interlock-Potential ausgegangen werden.

[42] Österreichische Verkehrswirtschaft - Daten und Fakten Ausgabe 2011 der Bundessparte Transport und Verkehr

6 Empfehlungen und Maßnahmen

6.1 „Social Responsibility“ fördern

Der Einsatz von Alkohol-Interlocks kann im Rahmen der CSR - Corporate Social Responsibility – Politik der Unternehmen im Güterbeförderungsgewerbe umgesetzt werden. Da dies auf **Freiwilligkeit** beruht, entspricht es den Ergebnissen aus den Befragungen im Rahmen des Projekts.

Was ist CSR? [43] – Die soziale Verantwortung der Unternehmen ist im Wesentlichen eine freiwillige Verpflichtung der Unternehmen, auf eine bessere Gesellschaft und eine saubere Umwelt hinzuwirken.

Diese Verantwortung praktizieren sie gegenüber den ArbeitnehmerInnen und generell gegenüber allen von ihrer Geschäftstätigkeit beeinflussten Stakeholdern, die ihrerseits Einfluss auf den Unternehmenserfolg nehmen können.

Aus dem allgemeinen Nutzen für Unternehmen, die ein CSR-Managementsystem[44] umgesetzt haben oder CSR-Leitlinien ausgearbeitet haben sind im Detail „die Reputation des Unternehmens zu erhalten und auszubauen“ und „Risiken zu minimieren“ auf Alkohol-Interlocks anwendbar.

Als ersten Schritt kann eine CSR-Deklaration bezüglich Alkohol-Interlocks auf der Internetseite der Transporteure erfolgen bzw. in Publikationen wie z.B. dem „Handbuch für das Güterbeförderungsgewerbe 2012“ vorgenommen werden. In weiterer Folge kann diese **Selbstverpflichtung** auch in unternehmenseigene CSR-Leitlinien einfließen.

6.2 Förderungen, Anreizsysteme

Der Einsatz von Alkohol-Interlocks ist für die betroffenen Unternehmen mit einem Aufwand verbunden, welcher der gesamten Verkehrssicherheit zu Gute kommt. Ein Anreizsystem, z.B. eine Förderung bei der Anschaffung, Unterstützungen bei Imagekampagnen, etc. kann eine rasche Verbreitung der Geräte fördern.

6.3 Ausschreibungen für Transportdienstleistungen

Wenn kein gesetzlicher Rahmen für den verpflichtenden Einsatz von Alkohol-Interlocks im Transportsektor geschaffen werden kann, können Gebietskörperschaften im Rahmen von Ausschreibungen den Einsatz dieser Geräte im Zuge von Vorgaben bei Ausschreibungen fordern. Dies betrifft Bereiche mit besonders schützenswerten Personengruppen (z.B. SchülerInnentransporte) ebenso, wie den allgemeinen Personentransport. Auch im Gütertransport bzw. beim Einsatz von Geräten im öffentlichen Raum (z.B. Fahrzeuge der Müllentsorgung, der Gartenämter etc.) können Alkohol-Interlocks im Rahmen von Ausschreibungen vorgesehen werden.

6.4 Mittelfristiges Obligatorium im sensiblen Bereich

Nach einer Geräteevaluation sind Alkohol-Interlocks besonders im Bereich von höchster LenkerInnenverantwortung (z.B. SchülerInnen- und Gefahrguttransporten) mittelfristig als Obligatorium einzuführen. Dies soll zu einer Erhöhung der Sicherheit in diesen besonders sensiblen Bereichen beitragen.

---

[43] Zitat aus Einführung des Grünbuch der Kommission, Juli 2001

[44] Quelle: http://portal.wko.at/wk/format_detail.wk?angid=1&stid=151990&dstid=7276&opennavid=0 (19.01.2011)

6.5 Vereinfachen der Datenschutzmeldung

Zurzeit stellt eine Meldung des Einsatzes von Alkohol-Interlocks bei der Datenschutzkommission einen erheblichen Aufwand dar. Wenn der Einsatz dieser Geräte in Hinkunft vermehrt gewünscht bzw. gefordert wird, so ist eine Vereinfachung der Meldung durch die Aufnahme in die Standard- bzw. Musterverordnung dringend zu empfehlen (siehe Datenschutzrechtliche Grundlagen und Anhang 1 – Datenschutzrechtliche Details).

Anhang 1 – Datenschutzrechtliche Details

Beim Recht auf Datenschutz handelt es sich um ein im Verfassungsrang stehendes Grundrecht, Art 1 DSG 2000. Schutz besteht dabei nicht nur gegen Eingriffe des Staates, sondern auch gegen solche von privaten Rechtsträgern (Drittwirkung) (§ 1 Abs 5 DSG 2000).[45]

Unter den Begriff „Daten" („personenbezogene Daten") fallen *„Angaben über Betroffene […], deren Identität bestimmt oder bestimmbar ist; „nur indirekt personenbezogen" sind Daten für einen Auftraggeber […], Dienstleister […] oder Empfänger einer Übermittlung […] dann, wenn der Personenbezug der Daten derart ist, dass dieser Auftraggeber, Dienstleister oder Übermittlungsempfänger die Identität des Betroffenen mit rechtlich zulässigen Mitteln nicht bestimmen kann"*.

Der Begriff „Verwenden" ist dabei weit zu verstehen. Gemäß § 4 Z 8 DSG 2000 fällt darunter *„jede Art der Handhabung von Daten, also sowohl das Verarbeiten […] als auch das Übermitteln […] von Daten"*. Unter „Verarbeiten" ist weiters *„das Ermitteln, Erfassen, Speichern, Aufbewahren, Ordnen, Vergleichen, Verändern, Verknüpfen, Vervielfältigen, Abfragen, Ausgeben, Benützen, Überlassen […], Sperren, Löschen, Vernichten oder jede andere Art der Handhabung von Daten mit Ausnahme des Übermittelns […] von Daten"* zu verstehen (§ 4 Z 9 DSG 2000). Schließlich bezeichnet „Übermitteln" *„die Weitergabe von Daten an andere Empfänger als den Betroffenen, den Auftraggeber oder einen Dienstleister, insbesondere auch das Veröffentlichen von Daten; darüber hinaus auch die Verwendung von Daten für ein anderes Aufgabengebiet des Auftraggebers"* (§ 4 Z 12 DSG 2000). Die Begriffe sind daher weit zu verstehen.

Eine besondere Art von Daten stellen „sensible Daten" dar. Dabei handelt es sich gemäß § 4 Z 2 DSG 2000 um besonders schutzwürdige Daten, worunter Daten natürlicher Personen über ihre rassische und ethnische Herkunft, politische Meinung, Gesundheit, etc. zu verstehen sind. Daten über Alkoholkonsum sind unter dem Begriff „Gesundheit" zu subsumieren.[46]

Da es sich bei den gesammelten Daten sowohl um personenbezogene (die Daten konnten direkt bestimmten Personen zugeordnet werden) als auch sensible (Alkohol) und nicht sensible (Name, Datum, Zeit, etc.) handelte, war der Anwendungsbereich des Datenschutzgesetzes eröffnet. Es war daher mit den verwendeten Daten in der im DSG 2000 festgelegten Weise zu verfahren.

Eine der materiellen Voraussetzungen für die Verwendung von sensiblen Daten, wie sie im gegebenen Fall vorlagen, ist die Zustimmung der betroffenen Person, also derjenigen, deren Daten verwendet werden. Diese Zustimmung hat ausdrücklich zu erfolgen, wobei ein Widerruf jederzeit möglich ist und dieser zur Unzulässigkeit der weiteren Verwendung der Daten führt (§ 9 Z 6 DSG 2000). Nur im Fall der Zustimmung werden schutzwürdige Geheimhaltungsinteressen bei der Verwendung sensibler Daten nicht verletzt. Neben der Ausdrücklichkeit der Zustimmung, wodurch eine bloß schlüssige Zustimmung unzureichend wird, ist zwar die Schriftlichkeit nicht expressis verbis gefordert und daher nicht zwingend, jedoch aus Beweisgründen anzuraten.[47] In § 28 DSG 2000 findet sich das Widerspruchsrecht für Betroffene.

---

[45] *Jahnel*, Datenschutzrecht (2010) 74 f.
[46] *Jahnel*, Datenschutzrecht (2010) 145.
[47] *Dohr/Pollirer/Weiss/Knyrim*, DSG², § 9 Anm 9.

Datenanwendungen müssen vor ihrer Aufnahme der Datenschutzkommission (DSK) gemeldet werden. Datenanwendungen liegen stets dann vor, wenn eine auch nur teilweise automationsunterstützte Verwendung erfolgt. Dies war im gegebenen Projekt der Fall – die Daten wurden elektronisch aufgezeichnet und „maschinell und programmgesteuert" verwendet (§ 4 Z 7 DSG 2000). Es musste daher eine Meldung an die DSK mit einem bestimmten, im Gesetz definierten Inhalt (§ 19 DSG 2000) erfolgen, damit diese geprüft und im Datenverarbeitungsregister (DVR) registriert werden konnte (§ 17 Abs 1 DSG 2000).

Dies ist grundsätzlich notwendig, so in § 17 Abs 2 und Abs 3 DSG 2000 nichts anderes bestimmt ist. Dort sind gewisse Datenanwendungen bzw. Datenanwendungen für gewisse Zwecke von der Meldepflicht ausgenommen. Der Vollbetrieb einer meldepflichtigen Datenanwendung darf grundsätzlich unmittelbar nach Abgabe der Meldung erfolgen (§ 18 Abs 1 DSG 2000), außer in den im Gesetz ausdrücklich genannten Fällen, worunter meldepflichtige Datenanwendungen fallen, die sensible Daten enthalten. In diesem Fall darf die Datenanwendung erst dann aufgenommen werden, wenn eine Prüfung (Vorabkontrolle) durch die DSK stattgefunden hat. Bei dieser Prüfung wird eine Meldung gemäß § 20 Abs 3 DSG 2000 auf Mangelhaftigkeit im Sinne des § 19 Abs 4 DSG 2000 geprüft (§ 20 Abs 3 DSG 2000). Wird im Zuge dieser Prüfung eine Mangelhaftigkeit der Meldung festgestellt, so ist von der DSK gemäß § 20 Abs 4 DSG 2000 innerhalb von zwei Monaten (bzw. bis Ende einer von der DSK festgelegten Frist) nach Einlangen der Meldung die Verbesserung unter Setzung einer angemessenen Frist und unter Hinweis auf die Rechtsfolgen einer Nichtbefolgung aufzutragen. Wird dem Verbesserungsauftrag nicht entsprochen, ist die Registrierung der Meldung mittels schriftlicher Mitteilung abzulehnen. Wird jedoch ordnungsgemäß verbessert, oder besteht kein Grund für die Erteilung eines Verbesserungsauftrages, ist die Meldung in das DVR einzutragen. Gleiches gilt für den Fall, dass die Frist für die Erteilung eines Verbesserungsauftrages – warum auch immer – verstreicht. Auch in einem solchen Fall ist die Meldung anschließend zu registrieren.

Bei Datenanwendungen, die der Vorabkontrolle unterliegen, wie das z.B. bei sensiblen Daten der Fall ist, können seitens der DSK für deren Vornahme Auflagen, Bedingungen oder Befristungen erteilt werden (§ 21 Abs 2 DSG 2000).

Für den Fall, dass gemäß § 20 Abs 4 DSG 2000 ein Verbesserungsauftrag erteilt worden ist, weil eine Meldung mangelhaft war, und der Verbesserung anschließend in der gesetzten Frist entsprochen worden ist, gilt für die Behörde für das weitere Verfahren die allgemeine Frist von sechs Monaten gemäß § 73 Abs 1 AVG[48].

Nach erfolgter Registrierung der Meldung im DVR ist der Auftraggeber mittels Registerauszug schriftlich davon in Kenntnis zu setzen, wobei es sich jedoch um keinen Bescheid handelt, sondern lediglich um einen deklarativen Akt (§ 21 Abs 3 iVm § 10 Abs 1 DVRV)[49].[50]

Für die Durchführung des Meldeverfahrens stehen auf der Homepage der DSK eigens dafür entworfene Meldeformulare zur Verfügung, die ausgefüllt am besten auf elektronischem Weg an das DVR zu übermitteln sind. Zukünftig soll ein rein elektronisches Meldeverfahren das Meldeverfahren mittels Formularen ablösen. Gemäß § 61 Abs 8 DSG 2000 tritt dieses

[48] Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 BGBl 1991/51 idF BGBl I 2010/111.
[49] Verordnung des Bundeskanzlers über das bei der Datenschutzkommission eingerichtete Datenverarbeitungsregister (Datenverarbeitungsregister-Verordnung 2002 - DVRV 2002) BGBl II 2002/24.
[50] *Jahnel*, Datenschutzrecht (2010) 341.

jedoch erst dann in Kraft, wenn eine neue Verordnung gemäß § 16 Abs 3 DSG 2000 erlassen wurde, was jedenfalls bis zum 1.1.2012 zu erfolgen hat.[51]

Praktische datenschutzrechtliche Probleme

Die Sammlung von Daten war wesentlicher Bestandteil des Projektes, vor allem jene, die vom Alkohol-Interlock aufgezeichnet wurden. Aus den oben dargestellten datenschutzrechtlichen Gründen durfte mit deren Verarbeitung (dazu zählt auch schon das Ermitteln, § 4 Z 9 DSG 2000) nicht vor Abschluss des Meldungs- und Vorabentscheidungsverfahrens begonnen werden.

Ein Vorabkontrollverfahren ist von der Behörde gemäß § 20 Abs 4 innerhalb von zwei Monaten durchzuführen; vor dessen Ende ist ein Sammeln von Daten unzulässig. Eine längere Verfahrensdauer kann durch ein Verbesserungsverfahren entstehen, wozu auch geringe Unklarheiten in den ausgefüllten Formularen bei der Meldung führen können.

Da die Datenschutzkommission von Seiten des KFV mehr bzw. detailliertere Informationen in den Meldeformularen verlangte, wurde dem KFV von dieser ein Verbesserungsauftrag gemäß § 20 Abs 4 iVm § 19 Abs 4 DSG 2000 erteilt, wofür dem KFV eine ca. dreiwöchige Frist eingeräumt wurde. Dem Auftrag wurde innerhalb der offenen Frist entsprochen. Danach verstrichen mehrere Monate, ohne dass es zu einer Registrierung der Meldung gekommen ist. Grund dafür war laut Auskunft der DSK ein Mangel an für die fristgerechte Bearbeitung nötigen Ressourcen. Auch durch mehrmalige Urgenz konnte innerhalb der vom Gesetz vorgesehenen allgemeinen Frist von sechs Monaten keine Registrierung erwirkt werden, wodurch das gesamte Projekt bedroht wurde. Schließlich gelang es unter Verweis auf die rechtlichen Bestimmungen, insbesondere § 73 Abs 1 AVG, welcher eine maximale Frist von sechs Monaten für die Entscheidung der Behörde festlegt, und eine mögliche Säumnisbeschwerde an den Verwaltungsgerichtshof, eine Registrierung zu erwirken.

[51] *Dohr/Pollirer/Weiss/Knyrim*, DSG², § 17 Anm 8.

Anhang 2 – Befragung der FahrerInnen

An der Befragung haben 13 von insgesamt 31 FahrerInnen teilgenommen.

Die Ergebnisse der Befragung lassen sich wie folgt zusammenfassen:

1. Alle Befragten gaben an, dass ihnen immer derselbe LKW zugeteilt ist.
2. Nur eine der befragten Personen bekam keine Einschulung zu dem eingebauten Gerät. Diese Person gab an, am Anfang Probleme mit dem Gerät gehabt zu haben, die sich aber nach kurzer Eingewöhnungszeit gegeben haben.
3. Acht von 13 Befragten haben die Handhabung der Geräte mit ‚Sehr gut' bewertet, vier FahrerInnen mit ‚Gut' und nur eine/r vergab die Note ‚Befriedigend'.
4. Die Dauer der Eingewöhnungszeit schätzten alle FahrerInnen als kurz ein (im Schnitt einige wenige Tage).
5. Auf die Frage, ob während der Testfahrten Probleme mit dem Gerät auftraten, antworteten vier der befragten FahrerInnen mit ‚Ja'. Folgende Probleme sind aufgetreten:
    a) Da der LKW häufig abgestellt wurde, musste das Gerät immer wieder neu aktiviert werden.
    b) Ein Starten trotz negativer Atemkontrolle (der Grenzwert des Alkohols in der Ausatemluft wurde nicht überschritten) war erst beim zweiten Versuch möglich.
    c) Aufgrund der fehlenden Einschulung eines Fahrers gab es in der Anfangsphase Probleme bei der Atemkontrolle
    d) Es kam einmalig zu einem Systemabsturz (‚Bitte warten')
6. Probleme mit den eingebauten Geräten konnten generell selbst gelöst werden, in einem Fall wurde das Gerät ausgebaut.
7. Einer der Befragten gab an, dass er sich durch das Gerät irritiert fühlte.
8. Drei der befragten FahrerInnen konnten sich vorstellen, dass das Gerät möglicherweise manipuliert werden könnte, indem eine andere nüchterne Person die Atemkontrolle durchführt.
9. Bei der durchschnittlichen Be- und Entladungszeit hat nur eine/r der befragten FahrerInnen eine längere Neustartzeit (Intervall zwischen der ersten Atemkontrolle und der zweiten Atemkontrolle nach Starten des Fahrzeuges) als 15 Minuten vorgeschlagen. Die restlichen Befragten empfanden 15 Minuten als ausreichend. Auf die Frage, ob die Neustartzeit verlängert werden sollte, gibt knapp die Hälfte der FahrerInnen keine Auskunft. Drei der Befragten sprechen sich dafür aus.
10. Restalkohol stellte für keinen der Befragten ein Problem dar.
11. Außerdem gaben nur zwei der FahrerInnen an, dass sie sich von Seiten des Unternehmens nicht ausreichend informiert fühlten.
12. Folgende Vorteile für das Unternehmen bei Verwendung von Alkohol-Interlocks wurden von den befragten FahrerInnen gesehen:

a) Knapp ¾ der Befragten (9) sahen in den eingebauten Geräten die Chance auf mehr Sicherheit im Straßenverkehr, indem das Fahren in alkoholisiertem Zustand erschwert wird.
b) Zwei der Befragten waren der Meinung, dass das Unternehmen durch diese Geräte größere Kontrollmöglichkeiten über seine FahrerInnen hat.

13. Nachteile der Geräte wurden kaum genannt.
    a) Lediglich zwei der befragten Personen schlugen die Verkleinerung der Geräte vor.
    b) Eine weitere Person empfand die ständigen Atemkontrollen als umständlich und zeitintensiv.
14. Drei der Befragten schlugen als abschließende Verbesserungsmaßnahmen vor, diese flächendeckend einzusetzen bzw. eine gesetzliche Verpflichtung – sowohl bei LKW als auch bei PKW – die Geräte einzubauen, voranzutreiben. Von diesen drei Personen sprach sich auch eine dafür aus, das Gerät bei Neuwagen als Standardausrüstung zu installieren.

Anhang 3 – Befragung der teilnehmenden Unternehmen

Ziel dieser Befragung war es, die Sicht der teilnehmenden Unternehmen auf die Handhabbarkeit von Alkohol-Interlock-Geräten im laufenden Betrieb zu erhalten.

Die Ergebnisse der Befragung lassen sich wie folgt zusammenfassen:

An der Befragung haben zwölf von 23 Unternehmen aus dem Pilotversuch teilgenommen. Im Erhebungszeitraum waren die Kontaktpersonen der übrigen Unternehmen nicht erreichbar.

- Die Motivation beim Projekt „Alkohol-Interlock" mitzumachen waren folgende:
  - *„Da XXX ein Vorzeigebetrieb für ADR Transporte ist und ich persönlich sehr positiv für dieses Projekt eingestimmt war."*
  - *„Interesse an größtmöglicher Verkehrssicherheit"*
  - *„WK-Funktionär, Gefahrguttransporte, Neugierde"*
  - *„Unfallreduktion"*
  - *„Vorgabe vom Unternehmen"*
- Einschulungen wurden im folgenden Umfang vorgenommen (Mehrfachauswahl war möglich)
  - Benutzerhandbuch → 17 %
  - Hotline → 0 %
  - Persönliche Einschulung → 25 %
  - Weitere → 0 %
  - Keine Angaben → 58 %
- Die Zufriedenheit mit dem Einbau der Geräte kann wie folgt dargestellt werden:
  - Sehr zufrieden → 25 %
  - Zufrieden → 8 %
  - Befriedigend → 0 %
  - Nicht zufrieden → 0 %
  - Keine Angaben → 67 %
- In den folgenden Bereichen würden Alkohol-Interlocks sinnvoll eingesetzt werden können (Mehrfachauswahl war möglich)
  - Transportunternehmen → 33 %
  - Busunternehmen → 42 %
  - Taxigewerbe → 33 %
  - Sonstige[52] → 17 %
- Der Einsatz von Alkohol-Interlocks wurde aus den folgenden Gründen als wichtig erachtet:
  - *„Unfallreduktion"*
  - *„Kein Alkohol am Steuer"*
  - *„Für Sicherheit auf der Straße"*

[52] Zur Rubrik „Sonstige" zählt z.B.: Generell im Straßenverkehr

- Die Vor- und Nachteile beim Einsatz in den Betrieben wurden wie folgt angegeben:
  - Vorteile:
    - *„automatische Überprüfung nicht nur am Standort“*
    - *„keine Benützung von KFZ unter Alkoholeinfluss“*
    - *„Gibt fast 100% Sicherheit“*
  - Nachteile:
    - *„bei niedrigen Außentemperaturen Funktionsstörung“*
    - *„bei oftmaligen Fahrerwechsel problematischer“*
    - *„Fahrer muss u.U. 10x/Tag blasen“*
- Eine Umsetzung der Einführung von Alkohol-Interlocks können sich die befragten Unternehmen wie folgt vorstellen (Mehrfachauswahl war möglich):
  - Freiwillige Basis → 17 %
  - Verpflichtend vorgeschrieben bei der Vergabe von öffentlichen Aufträgen → 0 %
  - Gesetzliche Vorschrift → 25 %
  - Sonstiges[53] → 8 %
  - Keine Angaben → 50 %
- Die Frage nach der positiven bzw. negativen Beeinflussung des Unternehmensleitbildes durch den Einbau der Geräte wurde wie folgt beantwortet:
  - Am Anfang war leider der Tenor eher negativ (Alkoholiker am Steuer), jedoch mit viel positiver Überzeugung und Information waren die FahrerInnen positiv eingestimmt.
  - Positiv
  - Negativ, weil das Unternehmen in dieser Hinsicht aktiv werden musste.
- Bei der Frage, ob die FahrerInnen im Unternehmen immer dieselben LKW benutzen, wurde wir folgt geantwortet:
  - Immer → 17 %
  - Meistens → 25 %
  - Selten → 8 %
  - Nie → 0 %
  - Keine Angaben → 50 %
- Die Rückmeldungen von Seiten der FahrerInnen waren:
  - *„Ist schon ein ziemlicher Aufwand, vor jedem Startvorgang zu blasen. 1x bis 2x/Tag wäre wohl genug.“*
  - *„Positive Einstellung des Testfahrers“*
- Schwierigkeiten bei der Inbetriebnahme wurden festgestellt:
  - Nein[54] → 25 %
  - Ja → 8 %

[53] Zur Rubrik Sonstiges zählt z.B. Standard bei LKW und Bus

[54] Anmerkung: „Längere Neustartphase wäre notwendig“

  - Keine Antwort → 67 %
- Die Frage nach der Handhabung der Geräte als verständlich und praktikabel wurde wie folgt beantwortet:
  - Ja → 33 %
  - Nein → 0 %
  - Keine Antwort → 67 %
- Fragen der FahrerInnen bzgl. der Handhabung oder Problemen mit den Geräten konnten ausreichend gut beantwortet werden:
  - Ja → 33 %
  - Nein → 0 %
  - Keine Angaben → 67 %
- Die gewählten Vorgehensweisen waren dabei:
  - Servicestelle
  - Betriebsanleitung
  - Kurze persönliche Einschulung
- Verbesserungsvorschläge, um die Handhabung der Geräte für die FahrerInnen zu erleichtern?
  - *„Sperre des Startvorganges maximal 2x täglich: einmal am Morgen und maximal ein zweites Mal nach dem Mittagessen".*
- Die Frage, ob die Alkohol-Interlocks auch nach Ende des Projektes im Unternehmen weiter eingesetzt werden, wurde wie folgt beantwortet:
  - Ja → 17 %
  - Nein → 17 %
    - oftmaliger FahrerInnenwechsel bei manchen Fahrzeugen;
    - zu kurze Neustartphase;
    - Kosten-Nutzen-Aufwand ist nicht O.K.
  - Keine Angaben → 66 %
- Allgemeine Verbesserungsvorschläge und sonstige Bemerkungen:
  - *„Wenn ein Unternehmer nicht fähig ist, dass er seine Mitarbeiter im Griff hat um ein Alkoholverbot durchzusetzen, dann ist es besser er lässt seine Arbeit."*
  - *„So wie der Chef so die Mitarbeiter!"*
  - *Wäre wohl sinnvoller für Privat-PKW vorzuschreiben.*

Anhang 4 – Befragung der Unternehmen aus dem Transportsektor

Ziel der Befragung war es, die Sicht von Unternehmen der Sparte Transport (Personen- und Gütertransport) auf Alkohol-Interlock-Geräte zu erhalten.

Die Ergebnisse der Befragung lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Bei der Befragung haben 48 Unternehmen aus der Sparte „Transport“ (WKO) bzw. deren VertreterInnen teilgenommen.

- Branche des Unternehmens (Mehrfachauswahl möglich):
  - Transportunternehmen – LKW < 3,5 t → 15 %
  - Transportunternehmen – LKW > 3,5 t → 42 %
  - Werksverkehr – LKW < 3,5 Tonnen → 0 %
  - Werksverkehr – LKW > 3,5 Tonnen → 10 %
  - Busunternehmen → 0 %
  - Taxi → 4 %
  - Sonstige[55] → 21 %
- Ob die Verwendung von Alkohol-Interlocks die Verkehrssicherheit verbessern kann wurde wie folgt beantwortet:
  - Ja → 48 %
  - Nein → 31 %
  - Keine Antwort → 21 %

Abbildung 7 – Verbesserung der Verkehrssicherheit

- Die Bereiche, in denen sich Alkohol-Interlocks einsetzen lassen, wurden wie folgt genannt (Mehrfachauswahl möglich):
  - Transportunternehmen → 44 %
  - Busunternehmen → 42 %
  - Taxigewerbe → 46 %
  - Sonstige[56] → 27 %

[55] Zur Rubrik „Sonstige“ zählen z.B. Fahrschulen, Interessenvertretungen, Transportbegleitung und Spedition

[56] Zur Rubrik „Sonstige“ zählen z.B. alle KFZ, Flugverkehr, Baugewerbe, PolitikerInnen

- Die Begründung für den Einsatz von Alkohol-Interlocks in den oben genannten Bereichen wurde wie folgt argumentiert:
  - *„Zur Hebung der Verkehrssicherheit, Verantwortungsbewusstsein“*
  - *„Positiv, um Alkoholmissbrauch einzuschränken, und die Verkehrssicherheit zu erhöhen.“*
  - *„…Personengruppe missbraucht immer wieder ihre bevorzugte öffentliche Position, fährt z.T. stark alkoholisiert ohne Konsequenzen oder verursacht schwerwiegende Unfälle“*
  - *„Ich lehne den Einbau als verantwortlicher Geschäftsführer ab. Da es meiner Meinung nach wiederum nur mit Kosten verbunden ist. Unser Unternehmen besteht seit xx Jahren und wir hatten einen einzigen Fall, wo dem Fahrer der Führerschein wegen 0,96 Promille für 3 Monate abgenommen wurde.“*
  - *„Weil es zu viele alkoholisierte Taxilenker gibt.“*
  - *„Um Unfälle mit Alkohol zu vermeiden“*
- Die Frage nach der Beeinflussung des Unternehmensbildes durch den Einsatz von Alkohol-Interlocks wurde mit folgenden Aussagen beantwortet:
  - *„Positiv“*
  - *„LKW-Image ist immer negativ besetzt.“*
  - *„Negativ: man stellt automatisch jeden Fahrer als alkoholgefährdet dar.“*
  - *„Meine Firma hat keine Mitarbeiter - ich bin Nichttrinker und empfinde es als einen weiteren Meilenstein zur totalen Überwachung, weil offensichtlich nur der Transportbereich aus den vielen anderen Personengruppen herausgepickt wird (was ist mit den vielen Privatpersonen nach Festbesuchen?) Hier entsteht eine weitere Diskriminierung einer Personengruppenzugehörigkeit nach den Artikeln der EMRK[57]“*
  - *„Positiv weil Alkohol am Steuer nichts verloren hat!“*
  - *„Jeder Risikofaktor der vorab bekannt ist, gehört ausgeschlossen!“*
  - *„Negativ: Messung zu ungenau! Fehlmessungen (Mundwasser usw.) führen zu Fahrzeugausfall! Misstrauen gegenüber Mitarbeitern.“*
  - *„Sicherheit wird absolut erhöht = vertrauensbildendende Maßnahme für die gesamte Branche“*
- Ob sich die Unternehmen vorstellen könnten Alkohol-Interlocks in der Zukunft in ihren Unternehmen einzusetzen wurde wie folgt beschrieben:
  - Ja → 35 %
  - Nein → 40 %
    - Nein Begründung:
      - *„im Unternehmen kein Thema“*,
      - *„umständlich“*,
      - *„interne Kontrolle des Fahrers“*,

[57] EMRK: Europäische Menschenrechtskonvention

- *„sind nur Kosten die nichts bringen, weil man das System umgehen kann“.*

Abbildung 8 - Zukünftiger Einsatz im Unternehmen vorstellbar

- Die Frage nach einer möglichen Umsetzung der Einführung von Alkohol-Interlocks für die Unternehmen wurde wie folgt beantwortet:
  - Freiwillige Basis → 46 %
  - Verpflichtend vorgeschrieben bei der Vergabe von öffentlichen Aufträgen → 13 %
  - Gesetzliche Vorschrift → 31 %
  - Sonstiges[58] → 15 %

[58] Sonstige waren z.B.: *„Wenn dann nur unter Einbeziehung aller Personengruppen bis hin zum Politiker“, „bei Neufahrzeugen“, „Bei Einbau steuerliche Begünstigungen“, „Förderungen, Übergangsfrist“.*

Anhang 5 – Parameter aus den Alkohol-Interlock-Geräten

Event	Beschreibung
Circumvention - Blow To Hard	Bei der Probenabgabe wurde zu fest gepustet
Circumvention - Insufficient Sample	Bei der Probenabgabe wurde zu schwach oder zu kurz gepustet
Circumvention - Suck Back	Bei der Probenabgabe wurde angesaugt anstatt gepustet
Circumvention - Thermistor and Humidity	Die Temperatur oder die Feuchtigkeit der Atemprobe war außerhalb des Limits (Luftballon, Druckluft, etc.)
Database Deleted	Datenbank wurde zurückgesetzt
Driver change button pushed	Fahrerwechselknopf wurde betätigt
Driver Change Over Pass	Fahrerwechsel wurde durchgeführt und der/die neue FahrerIn hat eine positive (nicht alkoholisierte) Probe abgegeben
Driver Failed to give sample time expired	In der angegebenen Zeit wurde keine Probe abgegeben
Fail	Die abgegebene Probe war negativ (FahrerIn war alkoholisiert)
Ignition OFF	Die Zündung wurde abgedreht
Ignition ON	Die Zündung wurde aufgedreht
New TAB inserted	Das Handbedienteil wurde angesteckt
Pass	Die abgegebene Probe war positiv (FahrerIn war nicht alkoholisiert)
Push Start	Der Alkohol-Interlock wurde überbrückt (Schlüsselschalter, Fahrzeug anlaufen, etc.)
System rearmed - restart time	Das System wurde wieder nach der definierten Zeit scharf gestellt
VBS Power Up	Die Batteriespannung wurde angelegt

Tabelle 5 - Erfasste Events der Alkohol-Interlock-Geräte von PFK

Übergruppe	Parameter
Zuordnung	Seriennummer Steuergerät
Zeitraum (Datenerfassung)	Von
	Bis
	Anzahl der Tage bei der Firma
	Anzahl Tage mit Motorläufen
Initialtests	Anzahl Initialtests
	Initialtests OK
	Initialtests nicht OK (Hohe Konz.)
	Initialtest verweigert
	Initialtests Zeitsperren
Atemprobe	Anzahl Atemtestfehler
Fahrzeugaktivität	Anzahl Motorstarts
	Anzahl Starts ohne Test
	Anzahl Motorstopps
	Anzahl Zündung ein

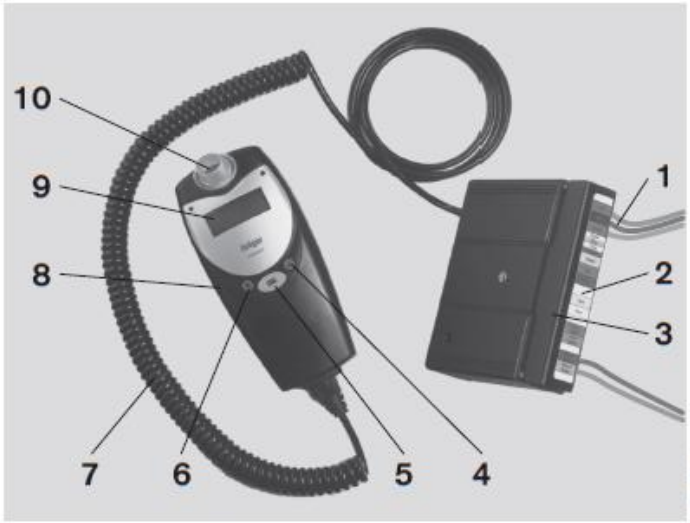
Tabelle 6 - Erfasste Parameter der Alkohol-Interlock-Geräte

Anhang 6 – Gerätebeschreibungen

Anbieter 01 – DRÄGER

(Auszug aus der Gerätebeschreibung 17 Seiten insgesamt)

Was ist was



1 Anschlusskabel Fahrzeug
2 Beschreibung der Anschlusskabel
3 Steuergerät
4 Taste "Auf"
5 Taste "OK"
6 Taste "Ab / Menü"
7 Anschlusskabel Handgerät
8 Handgerät
9 Anzeige
10 Mundstück

Verwendungszweck

Das Dräger Interlock® XT ist ein Atemalkohol-Messgerät mit Wegfahrsperre.

Vor dem Starten eines mit dem Dräger Interlock® XT ausgestatteten Fahrzeuges muss der Fahrer eine Atemprobe abgeben.
Das Dräger Interlock® XT misst die Atemalkohol-Konzentration und speichert den Messwert, die Startversuche sowie Hinweise auf Manipulationen und Verstöße im Datenspeicher.
Das Fahrzeug kann nur gestartet werden, wenn die gemessene Atemalkohol-Konzentration unterhalb des eingestellten Grenzwertes liegt.

Das Gerät fordert (optional) auch zu Wiederholungstests während der Fahrt auf.

HINWEIS
Das Gerät ist keine Sicherheitseinrichtung und ersetzt keine Wegfahrsperre gegen Diebstahl.

Einstellbare Parameter

Einige Parameter des Dräger Interlock® XT können durch ein Dräger-Interlock-Servicezentrum aufgrund gesetzlicher Regelungen in verschiedenen Ländern oder individuell beim Einbau unterschiedlich eingestellt werden.
Die Beschreibungen in dieser Gebrauchsanweisung beziehen sich auf die Grundausführung.

Tabelle der wesentlichen einstellbaren Parameter:

Parameter	Grundausführung
Bedienung	
Anzeige des Testergebnisses	Test OK / Test NICHT OK
Mindestblasvolumen	1,0 Liter
Grenzwert (Anfangstest)	0.30 ‰
Manipulationsschutz (Art von Blasen / Saugen)	Nein
Wiederstartperiode	15 Minuten
Service	
Serviceintervall	365 Tage
Gerätesperre (nach Ablauf von Serviceintervall und Übergangsperiode)	Nein
Wiederholungstests	
Wiederholungstests (während der Benutzung des Fahrzeugs)	Nein

Parameter	Grundausführung
Gerätesperren	
Dauer der Gerätesperre für den Starter nach hoher Konzentration	5 Minuten
Freigabezeiten	
Freigabezeiten (erlaubt den Start des Fahrzeugs nur während bestimmter Tageszeiten und Wochentage)	Nein
Überbrückungsmöglichkeiten	
Start-Freigabe (zum wiederholten Überbrücken des Gerätes mit Hilfe einer PIN-Zahl)	Nein
Zugangs-Code (zum Überbrücken des Gerätes mit Hilfe einer Code-Zahl für begrenzte Zeit)	Ja
Zeitintervall für den Zugangs-Code	9 Stunden

Anbieter 02 – PFK

Alkohol Interlocks
Alkoholsensitive Fahrzeug-Wegfahrsperren
auto WATCH WAB
auto WATCH TAB
PASS
PASS
eurosignal TRITEC
Schützen Friends on the Road:
ihr Menschenleben
ihre Umwelt
ihre Fracht und Gut
auto WATCH
Herstellung und Vertrieb
PFK Electronics 1985 gegründet, beschäftigt mittlerweile 400 Mitarbeiter und ist Südafrikas größter Hersteller an automotiven Sicherheitsprodukten. PFK exportiert erfolgreich in über 25 Länder der Welt und hat Niederlassungen in Großbritannien und Australien.
Akkreditiert nach ISO-TS 16949, dem höchsten automotiven Qualitätsstandard, sichert PFK Produktionsstandards die Ihren Fahrzeugen größtmöglichen Schutz und Betriebssicherheit garantieren.
Um den Erfordernissen der verschiedenen Exportmärkte gerecht zu werden, ist PFK nach den meisten internationalen automotiven Standards zertifiziert: zB TÜV, C-Tick, VICC, VESA, TNO u.a.
SABS ISO/TS 16949 ISO 14001
GENELEC EN 50436-2
FC odtis INTERNATIONAL AUTOMOTIVE STANDARDS CERTIFICATION
TRITEC gegründet 1993, ist heute Österreichs Anbieter Nr. 1 wenn es um "Vorrang und Sicherheit" für Einsatz, Sonder- und Nutzfahrzeuge geht.
BOS-Organisationen, wie Feuerwehren, Rettungsdienste, Polizei und Bundesheer, Pannendienste ÖAMTC und ARBÖ, Nutzfahrzeugbetreiber jeder Art, vertrauen auf Warn- und Signaltechnik unseres Unternehmens.
Seit Frühjahr 2010 authorisierte Österreich-vertretung der Alkohol Interlock-Produkte von PFK Electronics.
Führend durch Innovation
Authorisierter Vertriebspartner für Österreich:
TRITEC Handels-GmbH
Ferdinand-Freiligrathgasse 5
2620 Neunkirchen
Austria
Tel +43 (0) 2635 71630 0 Fax +43 (0) 2635 71631
Web www.eurosignal.at Mail office@eurosignal.at
eurosignal TRITEC

DIE FORTSCHRITTLICHE BIOMETRISCHE LÖSUNG: AUTOWATCH ALKOHOL INTERLOCK

Die Systeme **WAB**, als drahtloses Atemalkoholanalysegerät und **TAB**, als kabelgebundenes Atemalkoholanalysegerät, stellen eine moderne Wegfahrsperrelösung dar, welche das Lenken eines Fahrzeuges über dem erlaubten Alkohollimit verhindert.
Dies reduziert wiederum das Risiko hoher Kosten von durch Alkohol verursachten Unfallschäden. Kosten der Flottenbetreiber wie Schäden an der Transportware, am Fahrzeug, wie auch am Betriebsausfall des Fahrzeuges für die Zeit der Reparatur.

SO FUNKTIONIERT ES

- Der Lenker bläst in den Alkoholsensor (WAB oder TAB) um zu beweisen, dass er sich unter dem gesetzlichen Limit für den Blutalkoholgehalt befindet. Dies löst die Wegfahrsperre und erlaubt die Inbetriebnahme des Fahrzeuges
- Über dem Limit befindlichen Lenkern verhindert das System das Starten des Fahrzeuges
- WAB und TAB können konfiguriert werden wiederholte Probenahmen (Re-Test Option) auszuschließen oder zu erlauben
  Die Re-Test Option erlaubt dem Fahrer das Zuwarten bis sein Blutalkoholspiegel wieder unter das erlaubte Limit abgefallen ist
- Ist Re-Test gewählt, verlangt das System in vordefinierten Zufallsintervallen nach neuerlichen Atemluftproben.
  Dies erlaubt die fortgesetzte Überprüfung des Fahrers während seiner gesamten Tour
- Alle Probeninformationen und Ergebnisse werden mit Datums- und Zeitstempel in den Permanentspeicher übertragen
- Tritt ein Systemfehler auf, kann dieser mittels optionalem GSM-Modul an das Flottenmanagement gemeldet werden
- Das TAB hat einen eingebauten Temperatursensor, um Aufwärmzeiten im Winter und Abkühlzeiten im Sommer signifikant reduzieren zu können
- Um individuelle betriebliche Erfordernisse zu erfüllen, können alle Parameter von WAB, TAB und VBS konfiguriert werden

SYSTEMKOMPONENTEN

1) "WAB" - Wireless Alcohol Breathanalyser / portables und drahtloses - Atemluftalkoholanalysegerät, mit VBS
2) "TAB" - Tethered Alcohol Breathanalyser / kabelgebundenes Atemluftalkoholanalysegerät, mit VBS
3) "VBS" - Vehicle Blocking System / Wegfahrsperre, permanent im Fahrzeug verbaut
4) Fahrerwechsel-Knopf
5) Hygienische Einweg-Mundstücke
6) GSM-Modul, optional
7) Das TAB hat eine Halterung für die Montage im Fahrzeug

SUPPORT UND BACK-UP SYSTEME

- AMS-Software (AutoWatch-Management-System) für das Management aller mit AutoWatch-Geräten ausgerüsteten Fahrzeuge
- Wenn es die Situation erfordert, kann das gesperrte Fahrzeug mit einem Passwort wieder mobil gemacht werden
- VBS-Datendownload zur Datenanalyse für die Systeme WAB und TAB
- Konfigurationssoftware
- Supportpaket inkl. Einbau-, Bedienanweisungen, Fahrzeugregistrierungsformular

VBS WEGFAHRSPERRE

- Klein und kompakt
- VBS-Datendownload zur Datentransfer auf PC, Notebook, Palm
- Sicherheitsgehäuse zum Schutz vor Manipulation oder Beschädigung
- Einfache Montage und rasche Versetzung auch in andere Fahrzeuge möglich
- "e-Markierung", da EMV-geprüft und zugelassen für die Montage in allen Fahrzeugen
- Passwort-Mobilisierung des Fahrzeuges
- CanBus kompatibel - für moderne CanBus-Fahrzeuge
- TAB/VBS-RF Datendownload (optional)

DOWNLAD KIT

SYSTEMEIGENSCHAFTEN

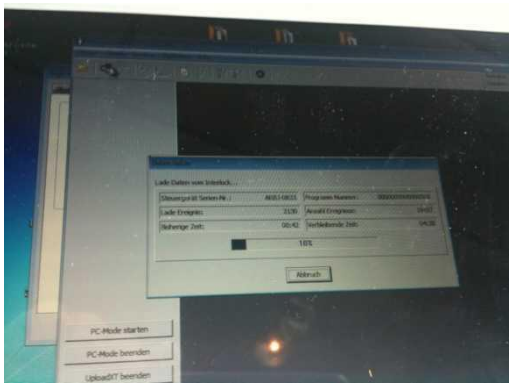
	WAB	TAB
Systemstatus erkenntlich am Armaturenbrett (am Fahrerwechselknopf)	S	S
Fortwährende Lenkerüberprüfung per Zufallsintervall - wählbar bei Installation	S	S
Lenkerwechsel - ermöglicht das Testen eines neuen Lenkers	S	S
"ECCM" unterscheidet zwischen natürlichen menschlichen Atemluftproben und Manipulationsversuchen	S	S
Drei sichere und geschützte Passwortebenen stellen auch bei unvorhergesehenen Situationen die Mobilität des Fahrzeuges sicher	S	S
GSM-Modul für die mobile Fernüberwachung des Fahrzeuges - optional	O	O
Anschluss an ein Flottenmanagement-, Trackingsystem oder optionales GSM-Modul konfigurierbar	S	S
Verwendung in 12V- und 24V-Fahrzeugen	S	S
Verwendung als Diebstahlsicherung	S	-
Größte Bewegungsfreiheit durch drahtlose Bedienung	S	-
Einfache und automatische Bedienung durch interaktives Display mit den Anzeigen "PASS", "FAIL" und "PLEASE TAKE SAMPLE"	S	S
Elektrochemischer Sensor für Stabilität und Präzision	S	S
Rasche und genaue Analyse des Alkoholspiegels	S	S
Ergonomisches Design	S	S
Hygienische, einzeln verpackte Einweg-Mundstücke	S	S
Data-Logging von bis 4.000 Aufzeichnungen mit Datum, Uhrzeit, Alkoholpegel, "PASS" und "FAIL"	S	-
Data-Logging von bis 16.000 Aufzeichnungen (erweiterbar auf 200.000) mit Datum, Uhrzeit, Alkoholpegel, "PASS" und "FAIL"	-	S
Notstartfunktion	S	S
Passwort geschütztes Supervisor-Menü erlaubt dem Fuhrparkleiter Benutzerergebnisse einzusehen und zu überwachen	S	S
Passwort geschütztes Service-Menü erlaubt Einsicht und Festlegung der Messparameter	S	S
Datendownload-Möglichkeit zu PC oder Notebook	S	S
Wiederaufladbarer Li-Io-Akku für die Entnahme von +/- 300 Atemluftproben	S	-
Mehrsprachlichkeit	S	S
CanBus kompatibel	S	S
TAB/VBS-Drahtloser Datendownload - optional	-	O

S = serienmässig
O = optional
- = nicht verfügbar

Anhang 7 - Dräger Alkohol-Interlock – Diverses

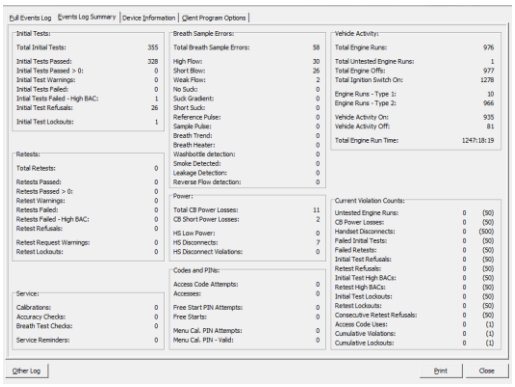
Ausleseprozedere

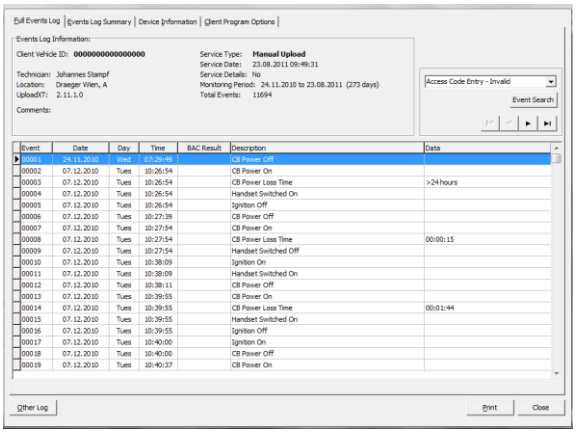
Das Auslesen des Dräger Alkohol-Interlocks erfolgt über die in der Handeinheit integrierten Infrarotschnittstelle. Die Handeinheit des Gerätes wird dazu in einer speziellen Vorrichtung installiert, die mit einem Laptop verbunden ist.

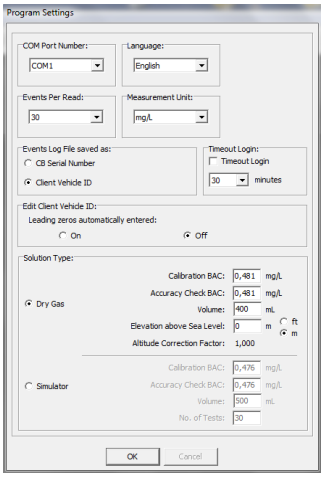


Mit Hilfe der am Laptop installierten Auslesesoftware werden die im Alkohol-Interlock gespeicherten Daten der letzten 6 bis 12 Monate (variiert nach Einstellung) ausgelesen. Das Auslesen kann im LKW stattfinden und dauert in etwa 30 Minuten.

Das Ausleseprogramm UploadXT_Setup_V2_7_Lv1_a8319 liest die Rohdaten der Handeinheit aus und speichert diese in einem internen Format ab. Eine erste statistische Analyse ist im Programm selbst möglich. Die Daten können auch als PDF exportiert werden; die Daten von sechs Monaten Betrieb füllen dabei in etwa 200 bis 300 Seiten.







Will man die Daten einer ausführlichen Analyse unterziehen, so muss das PDF-File für Datenbank-formate konvertiert werden.

Einstellungen für Fahrzeuge im Kurzstreckenbetrieb

Falls nicht vor jedem Startvorgang ein Alkholtest durchgeführt werden soll, besteht die Möglichkeit für einen bestimmten Zeitraum die Startsperre auszuschalten. Innerhalb dieses frei definierbaren Zeitraums kann sodann eine beliebige Anzahl Starts/Stops durchgeführt werden. Dies ist vor allem bei Betriebsroutinen die viele Starts/Stops (z.B. Lieferverkehr) beinhalten vorteilhaft.

Einstellungen für Fahrzeuge im Langstreckenbetrieb

Im Gegensatz dazu ist es auch möglich, während der Fahrt eine Atemprobe **(„positive Atemprobe“)** durchzuführen. Fällt diese negativ aus, wird der/die FahrerInnen während der Fahrt aufgefordert, das Fahrzeug abzustellen. Diese Möglichkeit wird vor allem bei Fahrzeugen im Langstreckenbetrieb gewählt.

Interpretation der Daten

Das Logfil des Dräger Akohol-Interlock-Gerätes dokumentiert sämtliche Vorgänge in die das Gerät involviert war. Folgende wichtige Situationen können vorkommen:

- Positve Atemprobe = Alkoholgehalt unter zulässiger Grenze
- Negative Atemprobe = Alkoholgehalt über zulässiger Grenze

Normalablauf

- Durch Einschalten der Zündung macht sich das Gerät betriebsbereit.
- Nach etwa 10-30 Sekunden kann die Atemprobe durchgeführt werden.
- Liegt der gemessene Alkoholgehalt unter der zulässigen Grenze (variabel einstellbar) zeigt das Gerät **„Initialtest ok“** an und
- schaltet die Startsperre aus. Das Fahrzeug kann nun in Betrieb genommen werden.

Fehler durch falsche Durchführung der Atemprobe

- Atemluftstrom zu schwach
- Atemluftstrom zu stark
- Atemluft wird angesaugt und nicht ausgeblasen

Sonderfälle

<u>Keine Atemprobe</u>

- Zündung ein
- Gerät ist betriebsbereit
- **es wird keine Atemprobe durchgeführt**
- Zündung aus
- Kein Fahrzeugstart

<u>Kein Fahrzeugstart trotz positiver Atemprobe</u>

- Zündung ein
- Gerät ist betriebsbereit
- Atemprobe positiv durchgeführt **(positiver Initialtest)**

- Zündung aus
- Kein Fahrzeugstart

Fahrzeugstart trotz negativer Atemprobe

- Zündung ein
- Gerät ist betriebsbereit
- Atemprobe negativ durchgeführt **(negativer Initialtest)**
- Startsperre wird überbrückt (falls technisch so vorgesehen)
- Fahrzeugstart

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 - Anzahl Alkohol-Interlocks in Schweden 13
Abbildung 2 - Initialtests 24
Abbildung 3 - Atemprobeversuche 24
Abbildung 4 - Motorläufe pro Tag 25
Abbildung 5 - Verbesserung der Verkehrssicherheit 27
Abbildung 6 - Zukünftiger Einsatz im Unternehmen vorstellbar 28
Abbildung 7 – Verbesserung der Verkehrssicherheit 41
Abbildung 8 - Zukünftiger Einsatz im Unternehmen vorstellbar 43

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 – Alkohol-Interlocks in der EU 6
Table 2 – Status quo of alcohol interlocks in the EU 9
Tabelle 3 – Status Alkohol-Interlock in der EU 12
Tabelle 4 – Promillegrenzen bei den unterschiedlichen Führerscheingruppen 20
Tabelle 5 - Erfasste Events der Alkohol-Interlock-Geräte von PFK 44
Tabelle 6 - Erfasste Parameter der Alkohol-Interlock-Geräte 45